A.-H. MARKHAM

LA MER GLACÉE DU PÔLE

BIBLIOTHEQVE
SAINT-SVLPICE MONTREAL

S919.8
M341gb

LA

MER GLACÉE

DU PÔLE

PARIS. — IMPRIMERIE ÉMILE MARTINET, RUE MIGNON, 2.

ALBERT HASTINGS MARKHAM

LA MER GLACÉE DU PÔLE

SOUVENIRS D'UN VOYAGE SUR L'*ALERTE*
(1875-1876)

OUVRAGE
TRADUIT DE L'ANGLAIS AVEC L'AUTORISATION DE L'AUTEUR

PAR

FRÉDÉRIC BERNARD

et contenant 3 cartes et 32 gravures

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1880

Tous droits réservés.

A LA MÉMOIRE

DU

CONTRE-AMIRAL SHERARD OSBORN, C. B.

Qui consacra ses dernières années
à l'organisation de notre voyage au Nord,
et dont la conduite héroïque dans les régions polaires
a servi d'exemple à nous qui suivons ses pas.

ALBERT H. MARKHAM.

PRÉFACE

L'historique de l'expédition arctique de 1875 à 1876 a déjà été donné par Sir George Nares [1]; le présent volume n'est donc autre chose que le très simple récit d'événements dignes de quelque souvenir, fait par un de ceux qui en prirent leur part. Je tiens surtout à dire ce que sont les voyages avec traîneaux sur les déserts glacés de l'océan Boréal.

Ces pages furent rédigées peu de mois après notre retour en Angleterre, mais je n'ai jamais pensé à les imprimer avant la publication de l'ouvrage de notre commandant.

Les raisons qui, en 1875, déterminèrent le départ de nos deux navires me paraissent encore militer pour de nouvelles entreprises : l'achèvement complet d'une aussi grande tâche ne saurait être l'œuvre d'une seule campagne ; celle-ci n'a fait qu'aiguiser nos désirs et nous stimuler à marcher vers d'autres conquêtes.

1. *Un voyage à la Mer polaire*, Hachette et Cie, 1880.

Le récit de Sir George Nares et les extraits des rapports de nos naturalistes établissent les nombreux résultats scientifiques de notre expédition ; ils montrent que, pour le détroit de Smith, l'œuvre n'est point à refaire. Mais d'autres routes restent à explorer, routes qui, sans nul doute, nous ouvriront des horizons tout aussi intéressants.

Le détroit de Behring forme le vestibule d'entrée d'une vaste région qui est encore pour nous comme un livre cacheté.

Une campagne dirigée sur la côte est du Groënland, dans le but de relier nos découvertes du cap Britannia au cap Bismarck reconnu par l'expédition allemande, et de décider ainsi le problème de l'insularité de la Terre-Verte, une telle campagne, dis-je, serait de la plus haute importance.

Les fiords de Jones et de Hayes offriraient aussi un très bon champ de travail; mais, dans mon opinion, la reprise des études austro-hongroises à la Terre de Franz Josef donnerait une moisson autrement satisfaisante. Si seulement, avec un navire, on pouvait arriver à la position que le lieutenant Payer et son escouade atteignirent avec leur traîneau, le plus ambitieux ne demanderait pas davantage. Les drapeaux de la Hollande, de la Suède et de l'Amérique flotteront cette année sur les glaces polaires; le pavillon de Saint-Georges ne se trouvera pas sur ces mers.

La situation politique de l'Angleterre explique, du

reste, que notre gouvernement ne puisse consacrer ni son temps ni son attention à de semblables entreprises ; mais quand toutes ses affaires seront enfin réglées, je ne vois pas ce qu'on pourrait opposer aux arguments reconnus vrais en 1875. Jamais, pour réussir, nous ne fûmes mieux organisés que maintenant. Notre marine possède une couple de navires dont les forces de résistance ont été essayées et reconnues parfaites ; nous avons des officiers et des hommes expérimentés dans le « traînage » et la navigation des mers polaires ; nous avons, dans nos arsenaux, assez d'approvisionnements pour équiper une nouvelle expédition. Ces bâtiments, ces vivres restent maintenant sans emploi ; la dépense que coûterait leur mise en œuvre dépasserait à peine celle que nous imposent deux canonnières en activité. Certes, dans l'intérêt de la science et de son propre honneur, notre pays devrait se permettre ce luxe, et, pour mon compte, j'ose espérer que le jour n'est pas loin où s'éloignera de nos rivages une expédition aussi soigneusement préparée que celle dont je vais raconter les aventures.

A. H. M.

Eccleston Square, mars 1877.

QUELQUES CONSIDÉRATIONS

SUR LES MERS POLAIRES [1]

Ceux qui réclament du gouvernement britannique de nouvelles campagnes aux régions polaires n'ont aujourd'hui en vue que l'intérêt de la science. La découverte d'une route commerciale était autrefois l'objet principal de ces explorations ; une certaine partie du public s'acharnait en outre à insister pour la conquête du pôle nord lui-même, entreprise aussi puérile qu'inexécutable, et que je regarde comme indigne de toute considération sérieuse, quoiqu'elle ait été mise en avant dans les instructions de l'Amirauté ; tout aussi bien, les rédacteurs de ces papiers auraient pu y insérer l'ordre de visiter la lune. Mais, contribuer au progrès des connaissances humaines, apprendre sur les parages arctiques les plus lointains tout ce que nous savons déjà du Groënland et de l'archipel Parry, voilà un but qui vaut bien les dangers, les fatigues et les dépenses à encourir pour essayer de l'atteindre. L'illustre amiral Sir Sherard Osborn l'avait compris et

1. Extrait librement du *Geographical Magazine*, édité par Clements Markham, juin 18[illegible].

il consacra ses dernières années à populariser cette manière de voir : l'expédition du capitaine Nares a été le fruit de sa persévérance, et le drapeau britannique s'est déployé à une latitude où jusqu'ici n'avaient paru les couleurs d'aucun pays.

Les campagnes avec traîneaux du commandant Markham, de Beaumont, d'Aldrich et d'Archer ; les excursions plus courtes, mais non moins héroïques, d'Egerton et de Rawson, ont déja pris rang avec les plus célèbres de celles de leurs nobles prédécesseurs dans les latitudes boréales. Officiers et matelots ont rivalisé de courage. Cette persévérance vaillante, ces durs travaux dont nos enfants transmettront le récit aux leurs, cette complète abnégation de soi-même en face du danger, honorent nos braves compatriotes pour le moins autant que les plus précieuses de leurs découvertes scientifiques.

Mais, depuis le temps de James Bruce, les plus illustres voyageurs sur terre et sur mer ont été, à leur retour dans la patrie, attaqués par un essaim de détracteurs ignorants. Ce genre de triomphe n'a pas manqué à Sir George Nares, et on lui a jeté les reproches les plus absurdes au sujet de l'apparition du scorbut au milieu des deux équipages. Ces messieurs blâment surtout le capitaine de n'avoir pas, lors des campagnes du printemps, approvisionné de jus de citron chacun de ses traîneaux.

Ils pourraient savoir qu'à bord des navires on ne possédait ce médicament que sous sa forme habituelle, c'est-à-dire à l'état liquide, sauf par une très basse température ambiante. Pendant tout l'hiver, les hommes avaient été obligés d'en boire leur dose quotidienne en

présence des officiers;... mais, dans les voyages sur la glace, par les froids terribles de mars, avril et mai, le jus de citron devient aussi solide que le plus dur cristal, et il eût été impossible, sans les faire éclater, de placer les jarres et les bouteilles qui le renfermaient auprès du feu nécessaire pour le liquéfier. Le capitaine Nares aurait été vraiment coupable d'en encombrer les transports déjà si lourds qu'avaient à traîner les escouades. Il eut soin, on le voit dans son récit, d'en munir tous les dépôts, pour que, par une température moins rigoureuse, on pût utiliser ce prophylactique dans le trajet de retour. On dit qu'à l'avenir les expéditions polaires s'approvisionneront de jus de citron en tablettes, ou mêlé d'avance aux préparations de pemmican; nous ne demandons pas mieux; mais quant au passé, il n'y a aucune espèce de blâme à adresser au capitaine, qui a pris toutes les précautions qu'avaient pu lui suggérer une étude approfondie du sujet et l'expérience de ses devanciers. L'origine du fléau, c'est le manque de viande et de légumes frais; c'est surtout la longue nuit de l'hiver, l'air vicié des navires, le froid intense, l'humidité. Bien d'autres navigateurs, il est vrai, ont été exposés à ces influences, mais combien plus longtemps Sir George Nares et ses compagnons! Le soleil fut absent pendant une période de cent quarante-deux jours, et les précédentes expéditions ne l'avaient vu disparaître que pour trois mois; jamais celles-ci n'eurent à midi de ténèbres complètes, tandis que, pour l'*Alerte*, du 6 novembre au 5 février, l'obscurité, sauf pendant le clair de lune, fut constamment plus grande que durant la nuit la plus sombre qu'eussent eu à traverser leurs précurseurs.

Le récent voyage au Pôle nord vient d'ajouter quatre cents milles (740 kilomètres) de lignes de côtes à notre connaissance du globe, et ceci, qu'on nous permette d'insister là-dessus, n'est pas une conquête stérile : la géographie est la base de toutes les autres sciences physiques ; elle leur fournit un élément essentiel, la localité. La délinéation correcte d'une région nouvelle est indispensable, non seulement à la topographie de cette région, mais encore et surtout à la météorologie, à la géologie, à la biologie. Néanmoins, les renseignements fournis au sujet des terres que nos savants explorateurs ont pu étudier ne sont rien auprès de la découverte aussi importante qu'inattendue, non de la « Mer libre du pôle », mais d'un vaste océan encombré de glaces.

A la sortie du détroit de Robeson, les rivages s'orientent vers l'ouest d'un côté, vers le nord-est de l'autre, formant les bornes méridionales d'une étendue immense, dont toute la superficie connue jusqu'à présent consiste en floes énormes dont l'épaisseur varie entre quatre-vingts et cent pieds. Ils s'exhaussent continuellement par l'addition des neigées de tous les hivers aux couches supérieures; le poids surincombant s'accroît de plus en plus et peu à peu change les névés en glaces.

L'inspection de quatre cents milles de côtes; le voyage du commandant Markham au large de la rive, bien loin sur la mer polaire; l'étude minutieuse de coupes pratiquées sur les floebergs échoués près des quartiers d'hiver de l'*Alerte*, nous donnent une connaissance approfondie de ces champs; ils en montrent le grand âge et le mode de formation, qui nous rappelle la croissance du glacier : les icebergs, fils de celui-ci, ont pour simi-

laires les « floebergs », violemment arrachés comme eux à la masse originelle. En outre, les observations de deux étés consécutifs jettent de nouvelles lumières sur l'étendue et les mouvements annuels des glaces en dérive.

Nombre de raisons nous portent à assigner à cette mer de vieux floes une superficie considérable : on n'y voit point de vol d'oiseaux se diriger vers le nord, comme ce serait le cas s'il existait dans cette région une terre de quelque importance. Un océan complètement recouvert par les glaces, et où les courants froids détruisent les animalcules dont se nourrissent les baleines, ne saurait servir d'habitation aux vertébrés amphibies ou marins : sauf deux ou trois individus solitaires tout près de la rive, l'expédition n'a pas rencontré de phoques, partant point d'ours polaires. Les faucons, qui font leur proie d'espèces aquatiques, ont aussi disparu.

Après avoir atteint son point culminant au cap Columbia, la côte occidentale s'infléchit vers le sud-ouest, et de la similarité des marées, de la direction des vents prédominants et des mouvements de la glace, on peut conclure qu'elle suit la même inclinaison jusqu'à l'île du Prince-Patrick. Des observations analogues sur les dérivations du pack, la discussion des marées par le professeur Houghton, et la comparaison entre les courants aériens et ceux qu'ont étudiés les navigateurs allemands sur le littoral est du Groënland, font aussi supposer que le rivage septentrional du continent, à partir du point extrême atteint par le lieutenant Beaumont, se dirigerait vers le sud jusqu'au promontoire de Bismarck.

A peine les labeurs des explorations scientifiques nous ont-ils révélé quelque fait nouveau, qu'on le voit s'har-

moniser avec des connaissances encore à l'état fragm
taire, et qui jusqu'alors paraissaient inintelligib
l'importance d'une découverte ne se restreint pas
découverte même; elle projette ses lueurs sur les
vaux précédents et facilite la complète élucidation
questions bien autrement étendues.

Ainsi en est-il pour ces « champs » séculaires. Re
tons d'abord aux renseignements fournis par les voy
antérieurs : en longeant les rives polaires de l'Amér
Sir R. Collinson décrit comme composé de glaces
anciennes, le pack qui formait la paroi de l'étroit ch
d'eau libre où il aventura l'*Entreprise* en 1851
Camden Bay, avec un traîneau, il essaya de l'exam
de plus près, mais dès le second jour il fut arrêté par
floes de hauteur inégale et des chaînes de humm
bref, par des obstacles identiques à ceux que renco
en 1876 la division nord du commandant Markham
capitaine Mac Clure retrouva ces vieux champs le
de la côte occidentale de l'île Baring, et l'*Investig*
au milieu de périls de chaque jour et de chaque h
réussit à passer entre eux et les falaises. D'apr
célèbre marin, « les surfaces des floes ressemblent
collines mamelonnées dont quelques-unes ont plu
cent pieds; elles sont formées de glace d'eau salée,
de plusieurs siècles, qui s'accroît par les dégels su
sifs alternant avec les couches de neige, ce qui lui d
l'aspect d'une terre encombrée de montagnes et c
de vallées. Un navire qui s'y engage est infaillible
perdu; aller à sa recherche serait se vouer au m
sort ». Mecham et Mac Clintock ont revu ces glac
large des rivages ouest de l'île du Prince-Patrick,

Edward Parry les aperçut, en 1819, de l'extrémité occidentale de l'île Melville.

L'expédition de Sir George Nares est venue grouper en un seul tout ces faits géographiques : un vaste océan, pressé sous un poids énorme de glaces anciennes, s'étend du littoral de l'Amérique septentrionale au rivage nord du Groënland, sur une distance de douze cents milles (2200 kilomètres) au moins; car le tronçon de quatre cents milles (750 kilomètres) non encore explorés, qui va de l'île du Prince-Patrick au point le plus occidental atteint par le lieutenant Aldrich, ne paraît être que la continuation de la ligne des côtes ou des îles.

Selon toute probabilité, cette mer est comparativement peu profonde. A quarante milles (75 kilomètres) de la terre, le commandant Markham ne l'a pas trouvée de plus de soixante-douze brasses; l'exhaussement général des terres adjacentes nous semble appuyer cette hypothèse.

C'est aux travaux de la dernière expédition que nous devons de comprendre un peu mieux les relations de la région boréale avec le reste du monde, quant à la circulation des eaux et la distribution des parties solides et liquides. Au nord de la Terre de Grant, la marche du pack vers l'est paraît due au grand courant tiède qui pénètre dans l'océan Polaire; celui-ci épanche son excédant sous la forme de fleuves froids qui prennent pour dégorgeoirs chacun des canaux s'ouvrant sur le sud. L'eau plus chaude chemine, à travers les couches inférieures de la mer, entre le Spitzberg et le Groënland, pour remonter probablement à la surface le long des côtes de Sibérie. Augmentée des flots versés par les puissantes rivières du

continent asiatique, elle devient un vaste courant dirigé de gauche à droite et de l'hémisphère est à l'hémisphère ouest. De là, sans doute, sur la Terre de Grant et la côte nord du Groënland, cette énorme pression qui empêchera la mer d'être jamais navigable. Il est possible aussi que l'étonnante accumulation des glaces dans ces parages soit due à la hauteur du fond et aux bancs qui leur interdisent de flotter vers le sud, emportées par les courants.

Pour la météorologie, le résultat n'est pas moins satisfaisant; les officiers des deux navires, placés à des stations différentes, ont noté avec soin l'état quotidien de la température; un travail analogue se fait à chacun des établissements du Groënland danois; Ivigtut, le plus méridional de tous, est à environ douze cents milles des quartiers d'hiver de l'*Alerte;* donc, pour l'année 1875-1876, nous avons des relevés pris aux deux extrémités d'un immense arc méridien. Les comparaisons en sont intéressantes : ainsi un ouragan très violent, un véritable « Fohn » scandinave, souffla sur le Groënland du 20 novembre au 20 décembre 1875; à la même époque, de semblables perturbations de l'atmosphère eurent lieu à *Discovery Bay* et à *Floeberg Beach*. A cette saison, la température moyenne de ces stations boréales aurait dû varier entre — 30 et — 33,8° C. Mais, du 26 novembre au 13 décembre, le thermomètre resta très élevé, et le 12 il atteignit le plus haut point constaté pendant l'année. Le 1er décembre, à l'*Alerte*, il marquait + 1° 1/2 C.; mais ces chaudes rafales passèrent tout près de la *Discovery* sans en affecter la température. Le 4, de nouvelles bourrasques du sud la firent monter jusqu'à — 5 degrés.

il en fut de même jusqu'au 14. A Upernivik, le 25 novembre, le trouble atmosphérique produisait une chaleur de + 7° 1/2 C. Vingt-quatre heures après, dans la région si froide où hivernait Sir George Nares, le thermomètre montait subitement et ne s'arrêtait qu'à + 4° 1/2 C. Le capitaine suppose que l'ouragan devait venir de l'Atlantique, la température de l'air étant, à des centaines de milles sud de l'*Alerte*, à plusieurs degrés au-dessus de celle des eaux.

Quant aux observations magnétiques, deux séries complètes et très exactes en ont été dressées d'un côté par le commandant Markham et le lieutenant Giffard, de l'autre par les lieutenants Fulford et Archer. L'annotation des marégraphes a fourni d'utiles documents analysés plus tard par le professeur Houghton.

Plus intéressant encore est l'examen géologique de toute la ligne des côtes à l'ouest du détroit de Smith, depuis le cap Isabelle jusqu'au cap Union, et celui des rives de la mer polaire trouvées par l'expédition. Les faits scientifiques ainsi constatés cadrent avec ceux qu'avait déjà révélés l'étude de l'archipel Parry. Il est probable que tôt ou tard les calcaires carbonifères du cap Joseph-Henry seront reconnus être le prolongement des couches semblables remarquées en 1853 par Mecham à l'île Eglinton, dans les parages ouest de l'île Melville.

Mais de toutes ces découvertes, la plus précieuse nous paraît être celle du gisement de charbon tertiaire reconnu au 82e degré de latitude nord, en même temps que des strates témoignant de l'extension jusqu'à ce parallèle d'une flore miocène très riche. Le lit de lignite, d'une épaisseur de vingt à trente pieds, repose sur des

couches azootiques, c'est-à-dire ne contenant aucun débris de corps organisés; il est surmonté de strates noirâtres renfermant des empreintes de plantes que le professeur Heer a déterminées; elles appartiennent à l'époque miocène, et l'on en a compté vingt-cinq espèces, entre autres deux prêles, un carex, et nombre de dicotylédonées, savoir : un peuplier, deux hêtres, une viorne, deux noisetiers, un nénuphar et jusqu'à dix conifères. Le sapin (*Pinus abies*), qu'on y rencontre comme au Spitzberg, n'existait pas en Europe pendant la période miocène; sa patrie est l'extrême nord, d'où peu à peu il s'est étendu vers le sud; c'est pour la première fois qu'on a découvert le bouleau de Brongniart (*B. Brongniarti*) au delà du cercle polaire arctique.

Le professeur Heer pense que cette profonde strate de lignite a dû être autrefois une immense tourbière renfermant sans doute un lac où croissaient des lis d'eau. Sur ses plages humides se dressaient les queues de renard et les cypéracées, au pied des peupliers et des hêtres entremêlés de quelques ifs. Les terrains plus secs et les collines avoisinantes étaient probablement occupés par les pins et les sapins, les ifs au noir feuillage, associés aux ormes et aux coudriers. Un élytre de coléoptère est jusqu'à présent l'unique vestige de la faune de cette région sylvaine.

La surprenante découverte d'une belle flore fossile dans les environs du pôle a donné naissance à de nombreuses spéculations géologiques. Le professeur Ramsay n'admet pas qu'il fût possible à des arbres de subsister sous la longue nuit de l'hiver arctique et de fleurir pendant un été si court; il croit à quelque chang

ment de l'axe de la terre par rapport à l'insolation. Le Dr Murie, au contraire, estime qu'on accorde trop d'importance à celle-ci; une différence dans l'état électrique de l'atmosphère expliquerait pour lui la disparition de la vie animale. D'autres disent que le climat a varié, et non la position géographique des pôles.

Passons maintenant à la zoologie et à la botanique de la période actuelle.

Pour l'ethnologie, d'abord, d'intéressantes études sur les migrations des Esquimaux ont jeté quelque lumière sur l'histoire de ces peuplades : on a trouvé des traces de leurs campements sur les rives orientales des ouvertures par lesquelles débouchent les eaux du détroit de Smith. Sous le cap Beechey, à six milles au sud du 82e parallèle, le capitaine Feilden, l'infatigable naturaliste de l'*Alerte*, a découvert les vestiges les plus septentrionaux connus jusqu'à présent du passage des hommes : la carcasse d'un grand traîneau de bois, une lampe de stéatite et un racloir à neige, très ingénieusement fait d'une mâchoire de morse. Ce point, où le canal Robeson n'a que treize milles de large, fut sans doute choisi pour la traversée, mais la tribu laissa derrière elle le pesant véhicule, par suite probablement de la nature dangereuse des glaces qui encombrent le détroit. Le capitaine Feilden conjecture que ce lieu marque l' « ultima Thule » de la marche des races humaines. Au nord, la mer polaire et ses floes effrayants, l'absence complète de la vie animale, ont dû toujours former une barrière infranchissable.

Quant aux mammifères, les naturalistes des deux navires, secondés avec zèle par leurs camarades, ont soigneu-

sement exploré ces régions, et aucune espèce ne peut avoir échappé à leurs recherches diligentes. L'examen attentif de l'habitation d'un couple de renards blancs leur fit découvrir de nombreuses « caches » ou magasins. Sous un monceau de pierres, ils trouvèrent une cinquantaine de cadavres de lemmings; ailleurs, la moitié d'un lièvre et des ailes de bernaches. Curieux enchaînement de circonstances! la végétation, activée par les déjections de ces carnassiers, attirait et retenait la proie future dans le voisinage immédiat de leur tanière. M. Feilden a patiemment observé les mœurs des lemmings et des lièvres et a considérablement ajouté à ce qu'on savait déjà du bœuf musqué et de ses migrations; il a pu remettre au docteur James Murie des estomacs et d'autres organes de ces ruminants dont l'analyse jettera un nouveau jour sur leur anatomie.

Avec plus d'ardeur encore, si possible (ce naturaliste avait spécialement travaillé l'ornithologie), le capitaine Feilden a étudié les oiseaux de l'extrême nord; il a pu reconnaître les lieux où se reproduisent les canuts (*Tringa canutus*) et les sanderlings (*Calidris arenaria*) et s'en est procuré un certain nombre de jeunes. En somme, douze espèces de mammifères et vingt-quatre d'oiseaux doivent être portées à l'actif de l'expédition Nares.

Pour la section d'ichthyologie, les échantillons en ont été remis au docteur Günther, du Muséum britannique. Au 82° 30′ de latitude, le lieutenant Egerton a recueilli un *Cottus quadricornis*, le poisson de mer le plus « septentrional » qu'on connaisse maintenant; il n'est pas compris dans la liste que donne le Dr Lütken de ceux

du Groënland. Dans de petits lacs d'eau douce, situés vers le 82° 34′ N., on a pu se procurer une nouvelle espèce d'ombre (*Salmo arcturus*).

Les mollusques trouvés par la dernière expédition entre 79 degrés et 82° 30′ embrassen trente-cinq espèces et doivent représenter la presque totalité de la faune coquillière actuelle. Les recherches ne se sont pas bornées à la drague; du reste, les échantillons recueillis dans les vieilles strates marines qui, pendant l'époque posttertiaire, se sont élevées peu à peu jusqu'à une hauteur de mille pieds au-dessus de la ligne des eaux, dans des conditions exactement semblables à celles où on les voit s'exhausser encore de nos jours, sont absolument identiques aux mollusques des mers adjacentes. Le capitaine Feilden et ses camarades ont soigneusement inspecté plus de cinquante couches formées à des périodes comparativement récentes, et toutes ont donné un résultat analogue.

Les trente et un crustacés recueillis par l'expédition au nord du détroit de Smith donnent peu de nouvelles espèces, mais sont d'un grand intérêt eu égard aux latitudes si reculées où on les a découvertes; le crustacé, voire même l'être le plus « boréal » qu'on connaisse, est l'*Anonyx nugax*, dragué par le commandant Markham à 72 brasses de profondeur, à 83° 19′ N.; puis vient l'*Hippolyte aculeata* pêchée à 82° 30.

Quarante-cinq espèces d'insectes, seize d'arachnides, ont été examinées et discutées par M. Mac Lachlan.

Les échinodermes analysés par le professeur Martin Duncan et M. Percy Sladen offrent une collection si curieuse et si haut prisée, que ces savants naturalistes en

ont fait une monographie séparée, sans préjudice d polyzoaires, des éponges, des hydrozoaires, des foram nifères et des polycistinées.

Le professeur Olivier a examiné les plantes et sir Jose Hooker a écrit un mémoire des plus intéressants sur l récoltes botaniques de l'*Alerte* et de la *Discovery*. L végétation de l'aire récemment reconnue est entièreme groënlandaise. Soixante-neuf plantes, phanérogames fougères, ont été identifiées; on a dû renoncer à class six échantillons trop détériorés; en somme, on y comp dix espèces de plus qu'à l'île Melville, dont le climat beaucoup moins rigoureux, mais la flore du Spitzberg surpasse encore de vingt-trois. M. Mitten a rédigé le ra port sur les mousses et M. Berkeley sur les champ gnons.

Toutes ces conquêtes sont le fruit d'une année et dem de travaux assidus; à nos yeux, elles compensent sur bondamment l'argent, les souffrances, les dangers, hél et les pertes qu'elles ont coûtés! Mais nous n'avons gar d'oublier un autre résultat plus précieux peut-êt quoique mentionné le dernier. En plaidant pour le ren vellement des expéditions polaires, l'amiral Sir Shera Osborn s'étendait surtout sur la nécessité d'encoura l'esprit d'entreprise et de donner en temps de paix marins de l'Angleterre, des occupations dignes de l activité; but vraiment national et qui doit peser dans balance tout autant que l'espoir de découvertes scien fiques. Les motifs qui ont décidé la campagne de 18 sont aussi puissants en 1878; ces voyages arctiques, trefois si populaires dans la Grande-Bretagne, re viennent à l'ordre du jour; la dernière expédition a p

duit une pépinière de courageux navigateurs de glaces et d'explorateurs avec traîneaux, élevés à la bonne école; tous ont accompli virilement leur tâche; ils sont prêts à affronter de nouveaux dangers et à mériter de nouveaux triomphes.

Le champ est vaste encore : les quatre cents milles de terres inconnues entre le point extrême atteint par Aldrich et l'île du Prince-Patrick pourront être abordés par le détroit de Jones; il restera de plus à découvrir le rivage nord du Groënland depuis l'endroit où Beaumont fut obligé de revenir sur ses pas, jusqu'au cap Bismarck sur la côte est, et les limites septentrionales du pays de Franz-Josef; il y a le passage nord-est; il y a la terre mystérieuse de Wrangell[1]; des routes glorieuses s'ouvrent dans toutes les directions; il nous semble cependant que celle du Groënland oriental devra être choisie pour la prochaine entreprise; l'Angleterre ne veut pas s'endormir sur ses succès; l'enthousiasme qui a déterminé la campagne de 1875 ne sera pas un effort isolé; mais la nation persévérera dans cette grande œuvre, jusqu'à ce qu'elle ait enfin terminé l'exploration des régions inconnues qui avoisinent le pôle nord.

1. Le voyage du Suédois Nordenskiöld vient de résoudre glorieusement plusieurs de ces problèmes. (*Trad.*)

NAVIRE DE SA MAJESTÉ *L'ALERTE*

Rôle d'équipage,

OFFICIERS

Capitaine.....	George S. NARES.
Commandant.....	Albert H. MARKHAM.
Lieutenant.....	Pelham ALDRICH.
—	Alf. A. Chase PARR.
—	George A. GIFFARD.
—	Will H. MAY.
Sous-lieutenant ..	George L. C. EGERTON (promu au grade de lieutenant pendant l'absence de l'expédition).
Chirurgien-major.	Thomas COLAN M. D.
Chirurgien.....	Edw. MOSS M. D.
Mécanicien	James WOOTTON.
—	George WHITE.
Naturaliste	Cap. H. Wemyss FEILDEN.
Chapelain	Rév. W. H. PULLEN.

ÉQUIPAGE

Jos. Good, contre-maître.
John Radmore, charpentier
G. Burrough, maître d'hôtel.
Vincent Dominic, cuisinier.
Dav. Deuchars, quartier-maître baleinier.
John Thores, quartier-maître baleinier.
J. Berrie, — —
Edw. Lawrence, gabier de 1re classe.
Daniel Harley [1], —
Th. Stuckberry, —
Th. Rawlings, —
James Doidge, —
Th. Jolliffe, —
Spero Capato, maître d'hôtel du cap.
G. Kemish, do du carré.
Fr. Cane, armurier.
J. Howkins.
W. Hunt, cuisinier.
R. Joiner, préposé aux cambuses.
John Simmons, gabier de 2e classe.
Ad. Ayles, —

William Ferbrache, matelot.
G. Cranstone, —
W. Lorrimer, —
George Winstone, —
Reuben Francombe, —
Th. Simpson, —
Dav. Mitchell, —
Alfred R. Pearce, —
James Self, —
Will Woolley, —
John Pearson, —
Will. Marskell, —
Will. Malley, —
Robert Symons, —
Henry Mann, charpentier.
W. Gore, vivrier.
Ed. Stubbs, forgeron.
George Norris, aide charpentier.
Neil Christian Petersen, interprète et conducteur de chiens [1].
Frédéric, conducteur de chiens.

1. Noyé au naufrage de l'*Eurydice*.
2. Mort le 14 mai, des suites de « froidures » prises pendant un voyage en traîneau.

SOLDATS DE MARINE

Will. Wood, sergent porte-drapeau.
Will. Ellard.
Th. Smith.
Th. Oakley, canonnier.
John Hollis.
Elias Hill, canonnier
George Porter [1], canonnier.

Huit marins de la *Découverte* avaient hiverné avec nous s l'*Alerte :*

Lieut. Wyatt Rawson.
George Bryant, gabier de 1re classe.
George Stone, gabier de 2e classe.
Michel Regan, matelot.
Elijah Rayne, soldat.
James Hand [2], matelot.
Th. Chalkley, —
Alf. Hindle, —

Moyennes de l'âge, du poids, de la capacité thoracique de compagnie de l'*Alerte:*

	AGE.	LIV. ONCES.	POITRINE.
Officiers.....	32.1	149.8	266
Hommes.....	27.4	146.6	245.1
Moyenne générale...	28.4	147.3	249.5

1. Mort le 8 juin, du scorbut, pendant le voyage sur le pack.
2. Mort en juin, du scorbut, dans son voyage avec Beaumont.

LA

MER GLACÉE

DU PÔLE

CHAPITRE PREMIER

L'ARMEMENT

> Pourveüe estoit la nef moult richement pour long espace; de toute chose désirable avoit assez, par la merci Dieu. Omnipotent Seigneur! pourchasse-lui vents et marée et la fais retourner saulve, de ce te requiers-ie. Et la veéz, cheminant ès-voies de la mer. »

Ces lignes du vieux Chaucer pourraient s'appliquer au spectacle que présentait un coin des docks de Portsmouth pendant les mois d'avril et de mai 1875.

Il est rare que l'activité ne soit point à l'ordre du jour dans le grand arsenal maritime de l'Angleterre ; mais, en temps de paix, on ne voit guère l'équipement de deux petits vapeurs exciter l'intérêt qui se concentre en ce moment sur l'*Alerte* et la *Découverte*, mouillées dans un des bassins de cette immense rade et qui se préparent à partir pour le nord inconnu.

Leurs dimensions sont bien réduites en comparaison de celles des gigantesques cuirassés qui les entourent;

mais un observateur attentif découvrirait bientôt des signes de vigueur exceptionnelle dans ces navires à la mine modeste de bâtiments de commerce. Cette énergie, cette force de résistance, ils en auront besoin, car ils sont destinés à lutter corps à corps avec les glaces implacables de l'Océan polaire.

Nos deux vapeurs ont été très soigneusement choisis et armés en vue du service important auquel on les destine. l'*Alerte*, sloop de dix-sept canons, a déjà stationné deux ou trois fois dans des mers éloignées; la *Découverte* construite à Dundée pour la pêche de la baleine et de phoque, avait fait une courte campagne au large de l'île Terre-Neuve, avant d'être achetée pour l'expédition Arctique.

Radoubée à fond sous la surveillance de l'amiral sir Léopold Mac Clintock, surintendant de l'arsenal, l'*Alerte* est parfaitement propre à la mission dangereuse qui lui sera dévolue.

Après minutieuse inspection de la coque, on en a remplacé toutes les membrures, tous les bordages défectueux en les étayant de baux supplémentaires. Un revêtement extérieur en bois de teck, épais sur les flancs de 175 millimètres, et diminuant peu à peu jusqu'à l'avant où il est de 10 centimètres et à l'arrière de 7c,5, s'étend de la quille aux gouttières, tandis qu'un maître-bau longitudinal, placé intérieurement entre la bauquière et la gouttière de la batterie basse, relie toutes les parties du navire et en augmente la cohésion; des courbes supplémentaires en fer aideront encore à résister à la pression énorme des glaces; l'étrave est blindée en dehors par des plaques de fer épaisses d'un demi-pouce formant à l'avant un éperon de près de quatre mètres; l'intérieur du bossoir est fortifié en outre par des œuvres mortes et de nombreuses poutres diagonales.

Entre les bordages et les lambris des batteries, on place des feuilles de feutre pour empêcher la déperdition de la chaleur. On ajoute de nouvelles et plus solides gouttières ; la coque est partagée en compartiments étanches.

De chaque côté du navire surplombent deux grands daviers au moyen desquels le gouvernail, qui pèse au moins trois tonnes, pourra facilement se démonter lorsque les glaces le serreront de trop près; il sera alors suspendu horizontalement au-dessus de l'arrière.

Par une ingénieuse disposition, on établit sur le pourtour de la cheminée des cuisines, un vaste réservoir où la glace et la neige, fondues à la chaleur du feu, nous donneront là-bas la provision d'eau nécessaire. Comme tous les baleiniers, nos navires sont munis de l'appareil Pinkey et Collins pour prendre les ris et serrer les huniers; ils possèdent sur le pont extérieur un treuil à vapeur qui pourra être utilisé en maintes circonstances.

Au plus haut du grand mât se dresse une sorte de baril ouvert au sommet ; c'est le « nid de corbeau » où se placera la vigie pour guetter les mouvements des glaces; les deux navires sont gréés en barque et pourvus, pour faciliter la manœuvre, de toutes les ressources mécaniques usitées à bord des bâtiments de commerce dont l'équipage est peu nombreux.

En somme, l'*Alerte* et la *Découverte* forment un contraste curieux avec les vaisseaux de guerre à mâture pesante et majestueuse, qui mouillent dans le port près de nous, leurs espars élégamment terminés en pointe, et leurs vergues brassées avec une parfaite symétrie.

Nos navires ont chacun neuf embarcations de diverses formes et grandeurs, construites spécialement en vue de la navigation boréale. Deux baleinières, équipées avec soin, pourront servir à capturer les morses et les narvals ; des fusils-harpons sont fixés à l'avant sur des tourniquets;

nous avons six canots à glace, aussi légers que possible et se manœuvrant à la rame et à la pagaie : leur avant sera protégé par de larges feuilles de cuivre contre le choc des masses polaires.

La « figure » placée sur la guibre de nos bâtiments est la même pour les deux ; c'est tout simplement le pavillon britannique peint en couleurs éclatantes au-dessus du mot UBIQUE, et certes, nulle devise au monde n'est plus fièrement appliquée : notre drapeau flotte partout! au delà même des limites de la demeure des hommes!

Pour les vivres et les effets d'habillement, on a, en général, adopté les proportions établies par les missions précédentes ; les quantités sont à peu près les mêmes.

Mais c'est surtout dans le choix des officiers et des hommes de l'expédition que l'amirauté a porté le soin le plus minutieux; une très sévère inspection médicale a fait éliminer beaucoup de jeunes marins qui semblaient de tous points capables d'affronter le service polaire : un léger défaut corporel, une mauvaise dent, une ancienne blessure, et l'on vous rayait sans merci. Il se présentait tant et tant de volontaires, que la tâche de désigner le petit nombre des élus fut délicate et difficile au possible. On ne se montrait pas moins exigeant pour les qualités sociales ou plutôt sociables. Arrière les gens moroses et taciturnes! On ne veut que des esprits ouverts, des caractères heureux.

« Chantez-vous? aimez-vous à danser? que sauriez-vous bien faire pour amuser les autres? » telles étaient les questions adressées aux candidats par le comité d'officiers chargés de prononcer sur leur admission définitive.

La joie qui illuminait la physionomie des individus déclarés « bons » était la meilleure preuve de la popularité de l'entreprise parmi les marins de la Grande-Bretagne ; les réprouvés réussissaient mal à cacher

leur déconvenue, et ils s'appelaient « légion ». Un brave capitaine, commandant un vaisseau de l'État, entre un jour dans le bureau ouvert pour les engagements. « Que dois-je faire? dit-il. A peine a-t-on lu sur le pont l'ordre invitant les gens de bonne volonté à s'inscrire pour le service polaire, que tout mon monde, absolument tout, officiers et matelots, huit cents hommes, monsieur! chacun a couru donner son nom. »

Les rôles des deux navires une fois complétés, les deux compagnies n'avaient plus qu'à procéder avec ardeur aux derniers préparatifs du voyage. Des vivres, des provisions de toutes sortes, calculés pour une absence de trois ans, furent transportés à bord; le plus difficile était de leur assigner une place; pas un coin, pas un recoin qui n'eût déjà sa destination précise! A mesure que s'amoncelaient nos colis, les navires enfonçaient d'autant, si bien que la ligne de flottaison montait d'une manière alarmante. Nombre de choses nécessaires étaient encore dans les magasins; mais l'amirauté avait prévu le cas. Un vieux sloop à aubes, le *Valeureux*, que son âge n'empêchait point d'être un excellent transport, reçut l'ordre de nous convoyer, avec le surplus de nos richesses, jusqu'à l'île de Disco, sur la rive occidentale du Groënland. Sans cette sage précaution, il eût été très imprudent de s'aventurer sur l'Atlantique où le moindre gros temps aurait pu faire couler à pic nos bâtiments et leur cargaison exagérée.

L'affection généreuse de nos parents et de nos amis ne restait pas oisive; l'expédition fut comblée de cadeaux. Sa Majesté et les membres de la famille royale prouvèrent par leurs dons le vif intérêt qu'en haut lieu on portait à notre entreprise, et le nom de l'impératrice Eugénie est associé dans notre souvenir à de chauds et fins « passe-montagnes » dont chacun de nous fut muni et qui contri-

buèrent, pour leur part, à alléger les souffrances des tireurs de traîneaux.

Il nous faudrait un chapitre pour énumérer nos bienfaiteurs ; on envoya des livres, des lanternes magiques, un piano, des gravures, de l'argent.... plus, des choses moins précieuses comme valeur intrinsèque, mais dont nous fûmes tout aussi reconnaissants ; une petite caisse avec cette inscription : « Souvenir de Noël pour nos amis de l'*Alerte* », contenait quatre bouteilles de punch excellent et un paquet de livres et de journaux dont l'aspect montrait qu'ils avaient été lus avec assiduité ; ce cadeau, « accompagné de tous les vœux d'un vieil officier subalterne, lui-même ancien explorateur arctique », fut accepté avec autant de plaisir et de gratitude que le plus superbe des présents.

Des « jeux » de toute espèce pour les sombres et monotones soirées de l'hiver, et les instruments nécessaires à l'organisation d'une fanfare complète furent ajoutés à la liste des choses indispensables. En nous permettant cette dépense, nous suivions un exemple déjà vieux de quelques siècles : quand sir Humphrey Gilbert mit à la voile, en 1583, afin de tenter, lui aussi, la « découverte du passage nord-ouest », « pour le soulas de nos gens et l'esbaudissement des sauvages, nous emportions, dit-il, noels et carols, sans faulte de jeulx, tels que marmousets sautillant à la morisque, chevaux de bois et aultres imaginations pour le deduict de ces hommes estranges que nous entendions à nous gaignier par tous moiens ». Quand, en 1585, le vieux navigateur John Davis entreprit son premier voyage avec ses deux petites caravelles le *Clair de lune* et le *Clair de soleil*, il avait, dans ce dernier navire, vingt-trois hommes, dont quatre « ménétriers », orchestre assez présentable pour un nombre aussi restreint d'officiers et de matelots.

En dépit de la confusion et du remue-ménage inséparables des préparatifs d'une telle entreprise, en dépit de la peinture fraîche et des cables goudronnés à nouveau, plusieurs milliers de personnes nous vinrent voir avant l'appareillage, et ce au très grand détriment de la besogne ; encore, grâce aux règlements sévères qu'il fallut remettre en vigueur afin que nous fussions prêts à temps, beaucoup de curieux durent-ils s'en retourner sans la joie de pouvoir raconter leurs impressions à bord des navires polaires. Parmi les visiteurs plus heureux, nous citerons Leurs Altesses le prince de Galles et le duc d'Edimbourg, l'impératrice Eugénie.

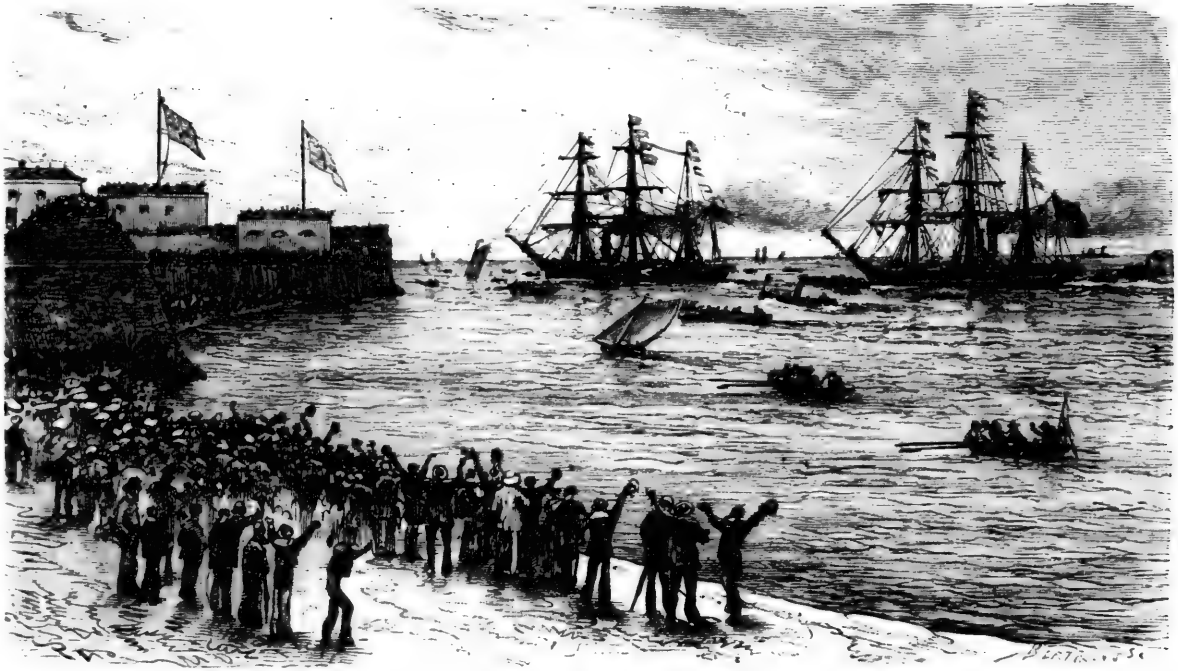
Dirai-je les bals et les banquets donnés en notre honneur? D'aucuns les regardaient sans doute comme des repas d'adieu !

Nous étions devenus propriété publique ; dans la générosité de leurs cœurs, nos braves compatriotes ne prenaient pas le temps de réfléchir que ces derniers jours en Angleterre, nous aurions préféré les passer en paix, chacun dans son foyer! Quoi qu'on en eût, il fallut se nourrir de « la graisse de la terre » et se résigner à prendre le large, affligés de la pire des affections chroniques, la dyspepsie, que, pour quelques-uns d'entre nous, le mal de mer devait agrémenter de ses variantes.

Tous les préparatifs sont enfin terminés : le 29 mai, jour depuis longtemps fixé pour notre départ, se lève gris et brumeux; de temps à autre, la pluie forme de petites mares sur la peinture fraîche du pont. Vers midi, les lords commissaires de l'Amirauté montent à bord pour nous exprimer leurs bons souhaits; les courts moments qui nous restent ensuite sont consacrés à nos familles. Au coup de quatre heures, à la minute précise indiquée par nos instructions, les navires sortaient des docks: le dernier serrement de main avait été donné, les derniers

et fervents adieux se pressaient encore sur nos lèvres, et, présage heureux des fortunes de notre expédition, tandis que l'*Alerte* et la *Découverte* franchissaient l'entrée du havre de Portsmouth, les nuages s'évanouirent, le soleil brilla dans sa gloire. Tout le jour, et de tous les points de l'Angleterre, les chemins de fer avaient versé des foules pour nous acclamer au départ : le fameux port, célèbre par tant d'événements maritimes, n'avait encore servi de théâtre à une scène semblable : des milliers de spectateurs sont rassemblés sur le bord de la mer, depuis les docks jusqu'au château de Southsea. En face, du côté de Gosport, la rive en est couverte. Hourrahs après hourrahs s'élèvent de l'immense multitude, à mesure que nous serpentons lentement au milieu d'une cohue de yachts et d'embarcations de plaisance réunis pour nous souhaiter un « à Dieu » définitif. Une mince ligne rouge, qui tranche sur les masses plus sombres de tous ces excursionnistes en fête, montre que les troupes de la garnison ont été appelées pour faire honneur aux camarades du service de mer; tout d'un coup la musique militaire éclate ; c'est la touchante mélodie : « Au temps jadis », et quels échos ne trouve-t-elle pas dans le cœur de ceux qui vont partir ! Objets de cette manifestation sur laquelle on ne pouvait se méprendre, nous nous sentons fiers d'avoir été choisis pour exécuter une mission de si haute importance ; si nous avions douté un instant de la popularité de notre entreprise, le spectacle qui se déroulait sur les plages de Southsea nous aurait bientôt convaincus ! Au plus profond de son âme, chacun de nous prenait la résolution de mériter cette confiance et, avec l'aide de Dieu, d'enlever le succès de manière à satisfaire le pays et à soutenir l'honneur de notre service.

Le souvenir de cette scène ne s'effacera pas de sitôt en nous ! Au delà des vagues bleues et brillantes, nos



Le départ. (Page 8.)

derniers regards jetés sur Portsmouth nous montraient une rive où la foule enthousiaste nous acclamait encore ; de leur côté, nos amis, par-dessus les flots paisibles, arrêtaient leurs yeux sur les voiles blanches de nos navires, rosées par le couchant.

Le ciel même avait voulu se mettre en harmonie avec ce que nous ressentions; la pluie et la brume du matin, c'était la tristesse des adieux; le soleil brillant et gai de l'après-midi venait nous dire que l'œuvre commencée sous ces auspices favorables se terminerait heureusement.

Tout allait à souhait, lorsque survint un incident qui aurait pu mal finir et jeter une ombre funeste sur notre départ : le pilote nous avait à peine quittés, que dans son ardeur à répondre aux hourrahs qui nous saluaient encore de tous côtés, un de nos hommes, grimpé dans le gréement, perdit l'équilibre et tomba dans la mer. On le repêcha sans dommage ; mais la consternation excitée par cette chute faillit avoir des suites très graves pour une des embarcations qui nous escortaient et qui était bondée de curieux. Le « noyé », débarrassé de sa défroque trempée et réchauffé à fond, fut rendu à ses camarades ; puis les deux navires, ralliés à Spithead par le *Valeureux*, doublèrent le ponton qui porte le feu de Nab, et une belle brise nord-est nous permit de déployer nos voiles et de descendre la Manche. Pendant des heures encore, un petit yacht nous suivit, qui portait les parents de quelques-uns de nos officiers ; il vogua dans notre sillage le plus longtemps qu'il lui fut possible, puis s'éloigna comme à regret, lorsque toute communication devenait impraticable.

Le lendemain matin, le vieux et brave amiral qui commande en chef à Plymouth, nous rendit visite au large de ce port ; désormais, en dehors de nos deux na-

vires, nos yeux, pendant bien des mois, ne devaient plus reposer sur des visages connus. Nous avions dit un long adieu à la patrie, pour vivre des heureux souvenirs du passé, mais aussi de l'espoir et des aspirations vers l'avenir.

Le temps était beau, et, le troisième jour, nous pûmes jeter l'ancre dans le mignon petit port de Berehaven, baie de Bantry. Cette escale devait nous donner notre dernière provision de viande fraîche et notre dernier sac de lettres. Une promenade parmi les champs verts et les pittoresques petites fermes où l'on se régala de lait délicieux, nous conduisit à de vieux débris druidiques, près des maisons éparses qui constituent le village de Castletown.

Et là, dans les hautes herbes, et au murmure des ruisselets clairs, nous cueillîmes les dernières fleurs printanières qui dussent réjouir nos yeux avant le retour au pays. Ces petits trésors furent soigneusement mis en sûreté, jusqu'à ce que l'on trouvât une occasion pour les transmettre aux chers amis laissés à la garde du foyer. Quelques jours après, on se disait à bord qu'un de nos officiers, sans doute moins fortuné que d'autres dans la répartition des joies de la famille, et qui avait eu la chance de découvrir plusieurs touffes de myosotis, proposait de troquer quelques brins de la précieuse plante contre une bouteille de porter, ou plein une cafetière de cacao et de lait, deux articles rares dans nos navires et, partant, fort prisés.

Le lendemain, 2 juin, l'escadrille reprenait la mer ; à partir de ce moment, plus de lettres, plus de télégrammes ; tout lien avec la patrie est forcément rompu. La nuit n'est pas encore tombée que la côte élevée et anfractueuse de l'Irlande descend au-dessous de l'horizon oriental ; sur l'Océan sans limites, rien n'est visible que

nos trois navires, mollement bercés par la puissante houle du vaste Atlantique.

« La nef vogue doucement, les vagues s'ouvrent sous sa proue en sillons creusés par cette charrue majestueuse ; le monde des eaux s'étend devant nous. »

CHAPITRE II

EN ROUTE POUR DISCO

« Bientôt nos galères perdent la terre de vue ; le ciel s'étend au-dessus de nous ; la mer tout autour ; la pluie tombe en épaisses ondées sur nos têtes, et la nuit couvre de ses nuées sombres la plaine liquide. La flotte dispersée, se répand sur mille chemins.

» ..... Du haut des antennes, on distingue une terre s'élevant comme un nuage lointain ; les cimes des montagnes confirment cet espoir. »

VIRGILE.

Dès le lendemain matin, nous pouvions constater qu'en disant adieu à la patrie, nous quittions aussi le soleil et le ciel bleu ; de sombres nuages gris obscurcissaient l'atmosphère, rayée d'une pluie maussade et continue. Brume et vent debout, telle fut notre condition normale pendant bien des jours. De temps à autre, de courtes périodes de calme permettaient d'allumer les fourneaux ; mais, presque invariablement, dès que le mécanicien annonçait « la vapeur prête », l'officier de quart signalait de son banc l'apparition d'une brise, toujours orientée dans une direction contraire à nos besoins.

Le 5 juin, afin d'activer nos mouvements, le capitaine donna au *Valeureux* l'ordre d'agir comme s'il n'eût pas navigué avec un officier de plus haut rang, et de se

rendre de son mieux à Disco, l'*Alerte* et la *Découverte* continuant à voguer de conserve.

Depuis le peu de jours que nous étions en mer, nous avions déjà pu constater les qualités excellentes de nos équipages. Tous et chacun manifestaient une bonne volonté parfaite, et la bienveillance mutuelle qui régnait parmi nos gens nous fut une grande satisfaction. Le surlendemain de l'appareillage, les gabiers de l'*Alerte* demandèrent à faire leur tour au gouvernail, tout comme les simples matelots, corvée dont leur position les dispense ordinairement. Inutile de dire que cette requête fut accordée.

Les médecins s'occupaient sans relâche à étudier les capacités physiques de tous les membres de l'expédition, et quelques-uns d'entre nous protestaient en riant contre la tyrannie de ces messieurs qui les obligeaient de se soumettre à un système de torture mentale et corporelle non garanti par le gouvernement. On notait avec soin l'âge, la taille et le poids; les dimensions de la poitrine, dont les forces respiratoires étaient évaluées au moyen d'un instrument nommé le *spiromètre;* un thermomètre clinique inséré dans la bouche, et y maintenu pendant une période interminable, constatait la température du sang. Cette « géhenne » qu'on nous infligeait au nom de la science, voici en quels termes la décrivait un des nôtres dont les rapports avec la marine de l'État ne dataient encore que de peu de jours : « Sans la moindre cérémonie, ils mettent le grappin sur moi ; on me tourne, on me retourne, on m'aune sur toutes les coutures ; on m'accroupit dans des balances pour me peser, on m'adresse les questions les plus impertinentes sur mon âge et sur mes antécédents de famille; on place un horrible engin dans ma cavité buccale et je suis condamné à y garder une heure et plus cette « poire d'angoisse » ; on

me force enfin à souffler dans je ne sais quelle machine jusqu'à ce qu'il ne reste plus un atome d'air dans mon pauvre corps ! » Le résultat de toutes les expériences fut dûment enregistré pour être comparé plus tard avec des observations similaires prises au retour de l'expédition, en vue de déterminer les effets du genre de vie que nous allions mener dans les régions boréales, sur notre développement physique.

Aiguisé par l'air vif de la mer, l'appétit des officiers devenait tellement féroce, que notre digne commissaire s'inquiétait sérieusement ; les vivres embarqués pourraient-ils suffire à ce taux de consommation ?

Dès le cinquième jour du voyage, on avait mis les deux compagnies au régime du jus de citron ; ce médicament passe pour un antiscorbutique indispensable, aussi fallait-il s'arranger de manière que personne n'en esquivât la dose quotidienne. On décida donc qu'un peu avant midi, l'équipage entier défilerait sur le gaillard d'arrière pour ingurgiter ledit prophylactique ; et ainsi fut-il pendant les dix-huit mois que dura notre mission. Un ou deux des hommes éprouvaient pour ce remède une aversion réelle que peu à peu on parvint à leur faire surmonter en commençant par une ration plus modeste.

L'espace dont nous disposions à bord était tellement restreint que les officiers n'avaient pu emporter qu'une très petite provision de bière. Le commissariat était largement muni de vins et de liqueurs, mais, dans le cas où l'expédition devrait se prolonger au delà de deux ans, il fallait économiser nos richesses, et l'on ne nous donnait par jour que deux verres de xérès ; par semaine, un de porto ou de madère ; une bouteille d'eau-de-vie ou de wiskhey devait faire quatorze ou quinze jours. Aux dîners d'anniversaires ou autres grandes occasions, on servait du porto au dessert.

La maison Allsopp avait, par l'ordre du gouvernement, brassé deux tonneaux d'*ale* à notre destination expresse : c'était une boisson « splendide », « un montant », disait un de nos hommes, « que, du coup, les cheveux vous en frisaient sur la tête ! »

Le mauvais temps régna sans partage pendant toute la traversée de l'Atlantique ; rafale après rafale, bourrasque après bourrasque ! Encore si elles avaient soufflé du « bon coin ! » Mais semblable chance n'était pas faite pour nous !

Jamais appellation ne fut plus appropriée que celle de notre petite *Alerte*. Impossible d'imaginer une demeure plus mobile ; impossible d'y conserver la moindre chose en place. Un jour, en entrant dans ma cabine, je fus vraiment démonté, en apercevant le contenu de l'encrier former des rivières noires sur le tapis cramoisi qui recouvrait ma table ; mais à quoi bon se plaindre ? je ne pus que me rappeler la boutade de lord Dorset :

> Papier, plumes, encre, et nous avec eux,
> Sarabandons sur les flots bleus.

La pétulance, par malheur, n'est pas son unique défaut ; elle devient de plus en plus humide, en dépit du soin que nous avons pris de latter hermétiquement, puis de recouvrir d'un prélart, tous les œils-de-bœuf, toutes les écoutilles, pour que l'eau n'y puisse pénétrer. Mais, par les gros temps qui nous assiègent, aucune précaution ne saurait maintenir en état l'intérieur d'un aussi petit bâtiment.

Le 13, les rafales soufflaient avec furie, soulevant une mer effrayante, et nous dûmes mettre en panne, presque à sec de toile. Pendant la nuit, un grand vapeur, sans doute dirigé sur Québec, passa si près de nous, qu'il

fallut brûler des feux bleus pour l'avertir de notre présence et faire qu'il nous évitât.

Quelques moments après, une lame gigantesque enlevait notre baleinière, placée à tribord ; notre conserve perdit également la sienne. Confinés dans des cages sur le pont, les poules et poulets périrent misérablement ; il n'en réchappa que deux. La viande fraîche commençait à être rare, et j'avoue sans vergogne qu'on se résigna courageusement à voir les volailles noyées former la base de nos menus pendant un certain nombre de jours. Cet ouragan nous sépara de la *Découverte*, que nous ne revîmes pas avant notre arrivée dans les parages de Disco.

A peine nous remettions-nous des effets d'une tempête qu'une autre venait nous assaillir ; on se consolait en pensant que tous ces grains activaient la débâcle dans la baie de Melville et poussaient les glaces hors du détroit de Davis.

Les déconforts de toutes sortes amenés par ces mauvais temps continuels, n'éteignaient en aucune façon l'ardeur de quelques-uns de nos officiers à l'endroit des collections d'histoire naturelle. On raconte même (je donne le fait sous toutes réserves) qu'une nuit, et par un terrible roulis du navire, un paquet de mer déferla sur le pont et pénétra dans le carré, où l'eau coulait de droite à gauche et de gauche à droite, à chaque secousse de l'*Alerte*. Un de nos plus enthousiastes moissonneurs dans le champ des investigations scientifiques était couché en ce moment ; à la lueur de la lanterne, il lui semble découvrir quelque chose d'insolite dans ce petit océan « à domicile ». Il parvient à s'emparer d'un filet à main, et de son cadre, réussit à pêcher quelques-uns de ces mystérieux organismes. Seul, le microscope pourra jeter quelque lumière sur ces merveilles ! Il prépare l'instru-

ment; il regarde, palpitant d'espoir. Hélas! Ce sont tout simplement des graines de sarrazin, ayant fait partie du stock réservé à nos infortunés volatiles!

Notre marche est fort lente; plus d'une fois nous nous sommes trouvés plus éloignés que la veille du cap Farewell sur lequel se dirige le navire.

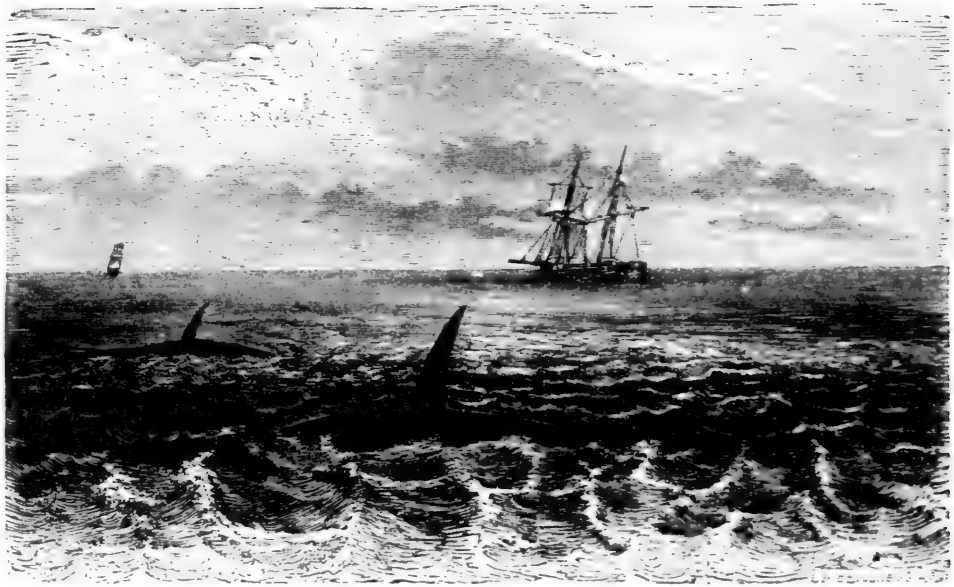
En approchant du détroit de Davis, on commence à discuter sur le lieu où nous verrons nos premières glaces. Un singulier empressement se manifeste pour faire connaissance avec l'ennemi et assiéger ses forteresses.

Le 25, encore à quelque distance du Groënland, nous rencontrons un navire gouvernant dans la direction opposée à la nôtre. Malgré le grand désir de plusieurs d'entre nous d'établir communication avec lui, nous passons trop loin pour profiter de cette occasion d'envoyer nos lettres au pays; à part nos deux compagnons, nous ne verrons pas sans doute d'autre bâtiment de bien des mois et nous le suivons des yeux avec un vif intérêt. C'était probablement quelque navire de Peterhead s'en retournant avec sa cargaison de cryolite, minerai très rare, et le seul qui, en Groënland, forme un article d'exportation. On ne le trouve qu'à Ivigtut (61° 10′ N.), enclavé dans la roche granitique en masse épaisse et non en veines ou filons. Une compagnie privée fut fondée en 1857 pour l'exploitation de la cryolite; dès les neuf premières années, en quatre-vingts voyages, elle a rapporté quatorze mille tonnes; dans les neuf suivantes, elle est allée jusqu'à soixante-dix mille. — On en extrait de la soude et une alumine que rien ne peut égaler pour la teinture [1].

A mesure que nous avançons vers le détroit de Davis nous apercevons de nombreux cétacés appartenant pour

1 *Le Groënland*, docteur Rink, p. 79.

la plupart à l'espèce que les marins nomment la baleine à gros nez. C'est l'*Hyperoodon rostratus*, ou dauphin à bec mince; il a de six à huit mètres de longueur et porte des dents à la mâchoire inférieure; les baleiniers s'en occupent rarement, chacun de ces animaux fournissant à peine quelques centaines de livres de lard. Une baleine morte, une « bonne » cette fois, c'est-à-dire « franche » ou du Groënland (*Balæna mysticetus*), flottait sur la mer. Quelle aubaine pour un bâtiment pêcheur; vingt-cinq mille francs au moins! Elle n'était pour nous d'aucune utilité, et l'*Alerte* passa sans presque ralentir sa marche. L'eau en venait à la bouche des quartiers-maîtres baleiniers qu'on avait engagés à bord en vue de la navigation parmi les glaces, et qui appartenaient aux deux ports essentiellement pêcheurs de Peterhead et de Dundée. Nous fûmes fort amusés de l'expression d'étonnement, ou plutôt de scandale et de mépris, qui se peignit sur leur physionomie quand on donna l'ordre de continuer la route. Ce « poisson », car les pêcheurs nomment ainsi tous les cétacés qui fournissent de l'huile, aura dû être frappé par quelque harpon, s'en dégager et mourir de ses blessures; ou bien il aura eu le dessous dans une lutte avec son ennemi invétéré, l'épaulard à glaive (*Orca gladiator*) qui, toutes les fois que l'occasion s'en présente, pourchasse avec acharnement ces léviathans inoffensifs; un autre marsouin, le rorqual (*Physalis antiquorum*) se jouait sur les eaux; il est facile à distinguer de la baleine franche par la nageoire dorsale qui lui est particulière. On s'attaque rarement à ces monstres gigantesques, parfois longs de quatre-vingt-dix pieds; Scoresby en a vu un qui en mesurait cent vingt. Ils ont la vie dure, et l'on n'en viendrait pas facilement à bout; du reste, malgré leur énorme volume, ils fournissent peu de lard: leur principale nourriture est la



Le Dauphin à bec mince. (Page 18.

morue : on en a trouvé de huit à neuf cents dans l'estomac d'un de ces cétacés; ils sillonnent les mers au sud et à l'ouest du Groënland.

Le 27, la baisse du thermomètre et une certaine lueur éclairant l'horizon nous annoncent, avec toutes les formes voulues, le voisinage immédiat des glaces. Le temps était brumeux et l'on prit des précautions minutieuses pour éviter des collisions avec les icebergs; tout admirablement belles que sont sous un ciel pur ces montagnes d'albâtre étincelant au soleil, elles offrent des dangers formidables si l'on ne s'en gare avec soin.

L'avertissement n'était pas inutile, car, à quatre heures de l'après-midi, nous rencontrions notre premier iceberg et faisions vapeur parmi des fragments épars du grand floe [1].

Impossible de décrire l'excitation qui régnait à bord lorsque nous nous trouvâmes en présence de cette glace au milieu de laquelle nous étions destinés à vivre pendant une quinzaine de mois. Pour la vieille expérience de quelques-uns d'entres nous, anciens navigateurs polaires, ce n'était qu'un regain des souvenirs d'antan, mais les non initiés contemplaient cette scène avec le plus ardent intérêt.

L'officier de quart, ambitieux de donner au navire le « baptême des glaces », et désirant encore plus gagner la bouteille de champagne que, je ne sais pourquoi, ces messieurs croyaient réservée à celui qui toucherait le premier floe, marcha droit sur une de ces lourdes masses à moitié submergée. Le succès couronna ses efforts.... mais tout ce qu'il retira de ce triomphe fut une admonestation, très paternelle d'ailleurs, et le conseil d'être à l'avenir plus soigneux des appartenances de Sa Majesté

1. *Floe*, portion détachée d'un champ de glace.

Britannique, en évitant avec soin les fragments qui pourraient déterminer une voie d'eau à l'avant du navire.

Le lendemain matin, on est en vue des montagnes hardies et coiffées de neige qui avoisinent le cap Désolation. Ce promontoire a gardé le nom, à lui donné en 1587 par le brave vieux John Davis dans son voyage de découvertes :

« Haulte estoit la terre et encompassée de monts puissants, couverts de niève, sans nuls tuquets, pascages, ne sable mesmement et la coste congelée par le long de deux lieues pleines, de telle guise que nulle nef ne pouvoit approchier. La noise gehaignante des glaçons heurtez et la male aire dudit rivage furent telles qu'estrange marrison méhaigna nos esprits, et cuydant le lieu estre vaste et vuide de toute herbe ou creature ayant raison, ci le nommai-ie Terre de Désolation. »

A partir de ce moment les icebergs se font de plus en plus nombreux; quelques-uns, de dimensions considérables, se dessinent dans le lointain comme des îles montagneuses. Nos hommes, déjà familiarisés avec ces hôtes de la mer polaire, s'amusent des jeux de mots que leur vue inspire au bel esprit du bord.

Les traînées de glace entre lesquelles chemine notre navire proviennent des débris de l'énorme pack [1] qui, selon toute probabilité, dérive le long de la côte orientale du Groënland pour être ensuite entraîné autour du cap Farewell. Immergés très profondément, ces fragments dangereux imposent une préoccupation constante pour la direction à donner au navire; pas n'est besoin de les heurter plus que l'ordonnance ne porte, et l'*Alerte* est si

1. Vaste étendue de glaces flottantes de toute forme et de toute origine, plus ou moins entassées et soudées les unes aux autres. (*Mer libre du Pôle.*)

pesamment chargée que le moindre choc retentit d'une manière alarmante dans toute sa membrure.

Les phoques se prélassent paresseusement sur la glace, ou suivent dans notre sillage; ils nous regardent avec curiosité de leurs grands yeux noirs et rappellent d'une façon singulière certaines physionomies humaines; le triton fabuleux, la sirène des légendes, nous reviennent à l'esprit. Nos savants en distinguent deux espèces : le *Pagomys fœtidus* ou rat des glaces, et le *Pagophilus grœnlandicus* ou veau-marin du Groënland.

Les oiseaux de cette région planent autour du navire, nous escortant des journées entières, et animant la scène de leur présence joyeuse et bienvenue.

Le 1er juillet nous amène un soleil splendide; le ciel est clair, la mer brillante; ce changement est accueilli avec bonheur après la perpétuelle maussaderie du mois de juin; pas une ride ne plisse la surface des eaux étincelantes et bleues. Çà et là, quelques glaçons nous rappellent notre proximité du cercle polaire, tandis que la fraîcheur piquante de l'air et l'abaissement notable de la température ne nous permettent pas d'oublier que la ligne neigeuse qui s'étend à l'horizon, c'est le sol glacé du Groënland; non point la « Terre Verte » des anciennes sagas, mais des chaînes majestueuses et désolées, veuves de toute végétation et montant à plus de mille mètres au-dessus du niveau de la mer.

A midi, nous arrivons au large du petit établissement danois de Fiskernaes; puis on passe devant Godthaab, mais à trop grande distance pour en distinguer les habitants, voire même les habitations. C'est à Godthaab que, le 3 juillet 1721, Hans Egede aborda avec sa femme et ses enfants pour commencer son œuvre d'amour et de désintéressement au milieu des Esquimaux. Les institutions missionnaires par lui fondées et continuées par les Frères

Moraves, ont graduellement groupé en petites communautés chrétiennes toute la population du Groënland.

L'aspect de cette côte de la Terre-Verte impressionne vivement ceux qui ne sont pas encore familiarisés avec les paysages polaires. Les montagnes, à pointes si aiguës qu'à peine la neige se maintient sur leurs flancs escarpés et presque en falaises, sont coupées par des fiords grandioses et des gorges pénétrant au loin dans l'intérieur.

A notre grande joie, la *Découverte* nous rallia dans la journée; elle n'avait pas moins souffert que nous dans la traversée de l'Atlantique.

La carte indique l'approche des bas-fonds de Torske; on prépare les dragues et les lignes; chacun s'occupe d'amorcer les engins, tout en rêvant à une suite de délicieux soupers de flétan et de morue fraîche. Les sondages donnent trente brasses; le navire s'arrête, et les hommes reçoivent la permission tant désirée. En un clin d'œil cinquante ou soixante cannes s'allongent sur les côtés de l'*Alerte;* nos pêcheurs restent deux bonnes heures en permanence; mais les appâts les plus séduisants ne peuvent engager la gent aquatique à quitter le fond où elle persiste à nous bouder. La drague ne nous amène qu'un petit nombre d'échinodermes.

La nuit, nous passons près d'un iceberg de forme très curieuse. La vigie, d'abord, avait signalé une voile; celle-ci se change en une gigantesque colonnade basaltique, pour prendre ensuite l'apparence d'un phare.

Le 4 juillet, on traverse le cercle polaire arctique; le jour va durer plusieurs semaines; du reste, les nuits, après être devenues de plus en plus courtes, ont entièrement disparu; lampes et bougies sont mises de côté, le soleil est notre unique luminaire.

Deux jours après, nos deux navires mouillaient paisiblement dans la baie de Lievely, au large du petit établis-

sement danois de Godhavn. Quelque modeste qu'elle soit, cette résidence est l'établissement le plus important du Groënland nord, la demeure de l'inspecteur royal qui gouverne, avec une autorité absolue, la population mélangée de Danois et d'Esquimaux qui habite la terre civilisée la plus septentrionale du globe.

Une salve de neuf coups, provenant d'une petite batterie de canons minuscules, accueillit notre arrivée; la fumée en était à peine dissipée que l'inspecteur Krarup Smith montait à bord pour offrir ses bons services et l'hospitalité de son foyer aux membres de la mission. Rien de plus cordial que la réception que nous firent les habitants de la petite colonie; leur seul désir était de nous plaire et de nous aider en tout; aussi ne nous fallut-il pas longtemps pour devenir les amis sincères de cette population à l'esprit simple et candide.

CHAPITRE III

LES ÉTABLISSEMENTS GROENLANDAIS

« Foy de mon corps ! voicy le port auquel vais lie virer la barre courbatue. Quittons le large, et mettons cap sur icelle terre, laquelle aisément discernée appert abritée des fortunes et tempestes qui mettent mal en poinct. »

SPENSER.

Ce fut avec une vive satisfaction que nous sentîmes enfin notre *Alerte* en repos après trente-quatre jours de secousses et d'agitations comme on n'en a pas souvent à la mer pendant une période aussi prolongée. Le tangage et le roulis d'un petit navire au moindre mauvais temps, sont choses souverainement désagréables, et la paix d'un port bien abrité se laisse savourer, même par le plus grincheux des loups de mer. Mais quoique, pour quelques jours, nous fussions délivrés du « branle furieux des flots », notre courte escale à Godhav'n ne devait pas être une période de chômage : nous avions à embarquer notre charbon et l'énorme quantité de vivres et de provisions diverses que le *Valeureux* avait transportée pour nous.

Mais les journées sont longues ; le soleil de minuit nous verse presque autant de clarté que celui des heures méridiennes, et si nos hommes travaillent plus long-

temps que d'habitude, on les dédommage de cette besogne supplémentaire par la permission de descendre le soir à Godhav'n et de danser en plein air avec les brunes et gaies beautés du pays.

Jamais on n'avait vu sur un navire de l'État tohubohu semblable à celui qui régna sur notre pont, dès que le dernier des colis du *Valeureux* y eût été transporté. Les barils et les caisses gisaient sens dessus dessous parmi le charbon et les câbles ; tout sage premier lieutenant en eût perdu la tête ; mais gens trop pratiques pour nous préoccuper des apparences, notre seul souci était de rassembler assez de provisions pour parer à tous les incidents possibles. L'entrepont offrait une réédition de la même scène ; à peine si l'on pouvait se faufiler d'un endroit à l'autre. Pour ajouter à ces agréments, vingt-quatre chiens esquimaux (plus tard nous en eûmes jusqu'à trente) furent achetés à Godhav'n en vue des voyages en traîneau ; meute tapageuse et hurlante qui inaugura par une bataille acharnée sa prise de possession de nos quartiers. Il fallut pendant plusieurs jours mettre à la chaîne les plus hargneux, pour maintenir autour de nous un état de choses qui de loin ressemblât à la paix.

Querelles et coups de dents devaient cesser, ainsi que dans toute « communauté » de chiens de trait, lorsque l'un d'entre eux aurait gagné le rang suprême en triomphant de haute lutte de tous ses rivaux. A partir de ce moment, le vainqueur est le roi de la troupe ; il gouverne ses sujets de la façon la plus despotique, réglant à la force de ses crocs les différentes contestations qui s'élèvent autour de lui et se réservant le meilleur morceau de la provende ; les autres le lui cèdent avec la plus humble soumission ; il est le seigneur et maître de tous et en extorque un hommage servile.

Autant que faire se pouvait, on cantonna ces animaux sur l'avant du navire, où ils devinrent bientôt les enfants gâtés de l'équipage.

Pour surveiller cette bande peu disciplinée, M. Krarup Smith voulut bien nous procurer un Esquimau qu'avec son fusil et son kayak on installa sur l'*Alerte* comme interprète et « maître des chiens ». Le nouveau dignitaire portait fièrement le nom de Frédéric ; il avait la réputation d'être un chasseur habile et fortuné ; certes, il n'était point beau, mais sa physionomie enjouée et sa bonne humeur invariable en firent bientôt l'ami de tous.

Le jour permanent de l'été, que ne connaissaient pas encore la plupart des membres de l'expédition, échancrait d'une manière sérieuse nos heures de repos et de sommeil. « Les minuits étaient passés » que des bruits de musique, des éclats de voix nous arrivaient de la terre où les danses se poursuivaient avec un acharnement infatigable ; de la mer s'élevaient des rires et des cris de joie, nos officiers s'amusant à courir des régates dans les petits bateaux à soufflet ou à essayer leur adresse sur le kayak esquimau ; or, conduire un de ces esquifs de fée est une œuvre des plus difficiles et dont on ne vient à bout qu'après un long entraînement.

Notre premier lieutenant, toutefois, fut une exception à la règle : canotier émérite dans toutes les parties du globe, une embarcation de plus ne l'effrayait guère, et au grand étonnement des naturels, le kayak n'eût pas longtemps de secrets pour lui. W..., un autre de nos camarades, ne voulut pas rester en arrière et s'empressa d'en essayer à son tour ; mais il n'avait pas donné quelques coups de pagaie que le kayak, faisant chapelle, se retournait sens dessus dessous avec le malheureux nautonier, la tête en bas et la partie inférieure du corps retenue dans le bateau par le tablier de cuir de phoque

L'exercice du kahyak. (Page 26.)

solidement assujetti autour des jambes. Le danger était imminent, le secours ne pourrait arriver que trop tard; mais, avec une présence d'esprit admirable, notre homme défait ses bretelles et parvient à se glisser hors de la nef de perdition, y « laissant ses houzeaux » comme le renard de la fable.

Les amusements et les nombreux travaux auxquels tous les membres de la mission avaient à prendre part ne faisaient point oublier les intérêts de la science. On recueillit plusieurs séries complètes d'observations en vue de déterminer la force magnétique ; les appareils photographiques furent mis en réquisition ; les géologues et les botanistes utilisèrent tous leurs instants de loisir, tandis que le premier lieutenant et M. Feilden, notre naturaliste, se rendirent en bateau à Ovifak pour y recueillir quelque information sur des météorites qu'on assurait y être tombées.

Le désir de « s'étirer les jambes » après un si long emprisonnement à bord était universel parmi nous ; aussi, officiers et matelots s'en donnèrent-ils à cœur joie d'une grimpade sur les hautes falaises de trachyte surjacentes au gneiss dans cette partie de l'île de Disco.

L'ascension du Lyngenmarkfjeld, chaîne de près de six cents mètres d'altitude moyenne et formant le côté nord du havre, nous offrit quelques difficultés. Nous prîmes terre dans une jolie petite baie où l'on voit les restes d'un vapeur baleinier, le *Feu Follet*, qui fut victime de la glace il y a une dizaine d'années, puis après avoir traversé la zone de végétation rabougrie mais abondante qui revêt la base de ces collines, nous escaladons, avec assez de peine, les falaises basaltiques pour arriver sur le manteau de neige qui en recouvre la cime. L'entreprise n'était pas sans danger par suite de l'action du gel sur les roches qui consti

tuent le rempart. Il suffisait parfois du choc le plus léger pour les voir se déliter, s'émietter et rouler sur la pente pendant des centaines de pieds, entraînant avec elles des masses de débris.

Mais de là-haut, quel spectacle ! Le continent groënlandais, cette « terre haulte et encompassée de monts puissants, couverts de niève », s'étale au loin sous nos regards, tandis qu'à nos pieds mêmes se découpe la rade de Lievely avec le pittoresque établissement de Godhav'n et nos trois navires, semblables à des jouets d'enfants, à l'ancre dans le port miniature. Les îles de la Baleine, qui parsèment la baie de Disco, sont dessinées comme sur une carte géographique; la mer paresseusement endormie est piquetée d'icebergs par centaines; en arrière, on distingue le grand fiord gelé de Jacobshav'n avec son glacier formidable; l'orée de l'estuaire est encombrée de débris énormes, fils du géant de cristal. A chaque instant, un bruit prolongé comme celui de l'artillerie ou du tonnerre lointains, annonce la disruption d'un de ces blocs, la naissance d'une de ces îles merveilleuses.

Mais il nous fut impossible de jouir en paix de ce panorama splendide; les moustiques nous harcelaient sans merci; leurs essaims altérés de sang nous pourchassèrent depuis que nous posâmes les pieds sur le sol jusqu'à notre réintégration des canots.

« Moucherolles pernoxieuses, et miges et culices innumerables voltigeaient à l'entour; chacune infigeant son dard moult subtil en nostre corps crucié; et de la mauvaiseté de iceux et icelles ne pusmes estre à reste de nulle façon. »

C'était trop, assurément, d'avoir à maudire, dans les glaces du Nord, nos implacables ennemis des tropiques.

La descente fut aussi périlleuse, sinon aussi pénible

que la montée. De temps à autre nous profitions des plaques de neige sur lesquelles nous nous laissions glisser à la grande consternation de ma chienne Nellie, qui ne pouvant comprendre le pourquoi de cette marche rapide, s'élançait après nous en aboyant avec frénésie.

Le temps fut singulièrement favorable pendant notre courte étape à Godhav'n. Le soleil infatigable dorait les collines environnantes d'une lumière qui jetait une ombre épaisse et noire dans les profondes entailles des ravines et se jouait sur la surface d'une mer paisible semée d'icebergs et de débris de glace.

Le petit port danois ne pouvait que nous laisser d'excellents souvenirs; les bonnes gens de la résidence luttaient à qui mieux nous recevrait dans sa maison ou nous rendrait agréable notre visite à Disco. Et que dirai-je du capitaine, des officiers, de tout l'équipage du *Valeureux!* Incessants furent leurs efforts pour nous fournir tout ce qui devait faciliter le service pénible que nous allions entreprendre; afin d'ajouter à notre bien-être, ils se privèrent de beaucoup de choses utiles.

Le docteur Rink, l'autorité la plus compétente en l'espèce, assure que les Esquimaux ont assez de dispositions pour l'écriture et le dessin; pourtant, à peine si l'on trouve parmi eux quelque vestige de sculpture datant d'époques plus reculées, sauf un petit nombre d'objets de bois ou d'os, qui servaient probablement de jouets aux marmots. Ce moyen de transmettre son histoire à la postérité a donc manqué à ce peuple; cependant plusieurs traditions ou légendes sont arrivées jusqu'à nous, et entre autres une ou deux qui se rapportent à l'île de Disco.

« Dans les temps jadis, elle était située bien au midi, tout contre la côte du Groënland, et empêchait les mal-

heureux habitants d'icelle d'aller avec leurs kayaks en pleine mer ; aussi la détestaient-ils merveilleusement : car pour vivre et manger en liesse, l'Esquimau doit habiter le rivage, à portée des morses et des veaux marins.

Deux grands sorciers, après avoir mis en commun tout le savoir de leurs vieilles cervelles, se sentirent de force à déloger cette île de malheur. Mais un troisième enchanteur s'opposait à leur dessein. Les deux angekoks, se lançant à la mer dans leurs kayaks, attachèrent l'île par un fin cheveu d'enfant, et l'auraient ainsi tirée après eux sans labeur aucun, si l'autre ne l'avait retenue au moyen d'une lanière de peau de phoque. La lutte fut longue : courbés sur leurs pagaies, les vieux sorciers ramaient avec acharnement, chantant leurs paroles magiques et tirant sur le cheveu ; mais, avec la même obstination, leur ennemi s'accrochait à sa courroie, suant sang et eau pour résister à leurs efforts. Soudain, à sa grande ire, la peau de phoque cède, et l'île flotte tranquillement vers le nord, jusqu'à ce que les enchanteurs victorieux lui ordonnent de s'arrêter. »

La seconde légende rapporte que Disco était autrefois en face de la rivière Baal, et qu'un angekok, au moyen d'un lien magique, réussit à l'amener dans sa position actuelle ; à preuve, le port de Godhav'n, échancrure par laquelle la courroie fut attachée à l'île.

Le 15 juillet, dans l'après-midi, les canons font entendre un dernier salut, les pavillons s'inclinent et l'escadrille reprend la mer sous vapeur, serpentant au milieu des icebergs innombrables et longeant les hauteurs neigeuses qui décorent la rive méridionale de l'île Disco, en route pour l'établissement de Ritenbenk où nous arrivons le lendemain. A mesure que nous approchons du mouillage, le paysage se fait vraiment splendide. De

chaque côté, des collines élevées nous enserrent, sur les flancs escarpés desquelles les eaux courent en cascatelles rapides formées par la fonte des neiges ; pleins de vie et de joie, ces ruisselets sautillent, bondissent de roche en roche, jusqu'à ce qu'ils se perdent tous dans la nappe d'écume étincelante qui se déverse par-dessus un mur à pic dans la mer claire et tranquille.

Des milliers d'oiseaux sont rassemblés sur les rebords inaccessibles de ces falaises, rangés dans un ordre tellement précis et ayant une si grande uniformité de couleur, qu'on dirait des soldats en ligne devant leurs forteresses. Mais la nourriture fraîche est en réquisition, et ces malheureux « *lummes*[1] » sont destinés à exercer l'adresse de nos diligents chasseurs.

D'autres soins plus pressants réclamèrent bientôt notre attention : le *Valeureux* devait nous quitter le lendemain et son départ allait rompre le dernier fil qui nous reliait à la patrie.

Il fallait se hâter de terminer nos lettres et faire nos adieux à celui qui, par son infatigable énergie et son intrépide ardeur[2], avait le plus travaillé à obtenir pour notre entreprise la sanction du gouvernement, et qui, abandonnant le repos du foyer, nous avait accompagnés jusque-là, partageant nos misères, égayant notre table de sa présence et nous instruisant par sa conversation savante et variée.

Tant qu'il resta à notre bord, nous faisions encore partie du monde civilisé. Son départ creusait un vide que pendant bien des jours il nous fut impossible de combler. Que d'heures agréables nous rappelait son souvenir !

1. *Alca Brunnichii*.
2. Clements Markham, cousin du commandant de l'*Alerte*, directeur du *Geographical magazine* de Londres. (*Trad.*)

Le 17, à quatre heures du matin, le *Valeureux* s'éloignait à toute vapeur, se rendant aux carrières de charbon situées au nord de l'île; un peu plus tard, l'*Alerte* et la *Découverte* appareillaient à leur tour, après avoir acheté une demi-douzaine de chiens aux naturels de Ritenbenk.

Le paysage du détroit de Waigat (ainsi se nomme le chenal qui sépare Disco du continent groënlandais) est singulièrement grandiose. Mais si les icebergs qui parsemaient la mer ajoutaient par leurs formes fantastiques à l'étrange beauté de la scène, ils aggravaient d'une manière sérieuse les difficultés de la navigation, et nous faillîmes perdre toutes les embarcations placées sur un côté du navire, en frôlant de trop près une énorme montagne de glace.

A gauche, les hautes terres neigeuses de l'île Disco sont coupées de ravines profondes et étroites, tandis que sur la rive opposée la côte sourcilleuse et hardie, projetant des caps fièrement escarpés et se terminant en aiguilles, est interrompue de distance en distance par des fiords et par des glaciers. Après avoir passé devant celui d'Itivdliarsuk, père de nombreux icebergs, nous voyons défiler successivement sous nos yeux plusieurs de ces « géants de la gelée », panorama splendide que le peintre le plus audacieux renoncerait à reproduire.

D'énormes taches rouges, du basalte probablement, se montraient sur les collines nues et formées de gneiss qui forment les alentours de la pointe Kardluk, célèbre par la grande quantité de fossiles végétaux qu'on y a recueillis et qui confine à la forêt fossile d'Atanekerdluk.

Apercevant le *Valeureux* à l'ancre, fort occupé à transborder sa provision de charbon, nous nous dirigeons de ce côté pour lui remettre quelques lettres oubliées ; mais la brume s'abaissant sur la mer nous force de

renoncer à tout espoir de communication ultérieure avec nos amis. Les signaux « adieu » et « bon voyage » que ceux-ci nous adressaient, nous pûmes, par bonheur, les voir avant que le brouillard qui rampait sur l'Océan vînt tout cacher autour de nous; au-dessus de nos têtes brillaient encore les sommets des montagnes.

Peu à peu la buée devint si épaisse que nous dûmes nous amarrer à un iceberg, et ce, non sans un incident qui aurait pu devenir catastrophe. Une embarcation avait été descendue, contenant trois hommes armés des engins nécessaires, une drille et une ancre pour accrocher le bâtiment. Dès le premier coup de foret le berg se fissure à grand fracas; une des moitiés, à laquelle se cramponne un matelot, chavire sens dessus dessous; la seconde s'ébranle à son tour, puis se balance rapidement d'avant en arrière; un autre de nos hommes, qui y avait déjà grimpé, ne peut réussir à conserver son équilibre, et nous le voyons bientôt piquer une tête dans une crevasse; on n'apercevait plus que ses talons. La mer ressemblait à une chaudière d'écume bouillonnante; mais, chose singulière, l'embarcation sur laquelle était encore le troisième de nos travailleurs n'éprouva aucune avarie ; nous parvînmes à retirer nos deux camarades de leur terrible position, et bientôt on les remontait à bord sans autre dommage qu'un bain à l'eau glacée. Leur délivrance nous semblait tenir du miracle.

Le lendemain matin nous sortions du détroit de Waigat. A notre grand désappointement l'atmosphère resta brumeuse, et nous ne pûmes admirer la scène grandiose de l'estuaire du fiord Omenak, où descend un des plus vastes glaciers à icebergs de tout le continent groënlandais.

Le soir du 19, les deux navires mouillaient devant la colonie danoise de Pröven.

Le havre, de dimensions fort exiguës, est circonscri

entre deux îlots. A l'ouest du plus oriental se trouve le plus singulier des singuliers « établissements » du Groënland : une église minuscule et proprette, la résidence du « gouverneur », l'entrepôt, la bouillerie de lard, une forge, deux autres maisons de bois et une poignée « d'iglous » ou huttes d'Esquimaux, voilà la capitale du district; elle ne s'en donne pas moins le luxe d'un pavillon et de trois petites caronades. Le « gouverneur », qui, dans son ardent désir d'être poli, nous avait abordés avant même que nous eussions jeté l'ancre, nous fit ses excuses de n'avoir pas salué notre approche du tonnerre de sa batterie : « J'ai des canons, vous voyez, mais personne chez nous ne sait s'en servir ! » Il était minuit passé, mais tous les habitants se réunissaient sur la berge, les bottes blanches, les vestes de fourrure, les culottes courtes des dames contribuant pour beaucoup à l'étrangeté du spectacle.

Les chiens de l'établissement, contrariés d'être troublés dans leur premier sommeil, poussaient des hurlements lugubres, auxquels s'empressèrent de répondre leurs confrères des deux navires ; — concert discordant à l'excès. « Ils tiennent leur parlement », disent les indigènes quand ils les entendent crier de la sorte ; comparaison peu flatteuse pour les représentants de la nation groënlandaise.

Notre courte escale à Pröven fut utilisée pour prendre les relèvements du port et d'autres observations scientifiques.

Les braves gens du lieu nous reçurent avec une cordialité touchante. L'excellente femme du « gouverneur » se trouva être une vieille connaissance que j'avais eu le plaisir de voir pendant une précédente excursion dans ces parages sur un navire baleinier.

C'est aussi à Pröven que nous nous assurâmes les ser-

Hans et ses fourrures (Page 25.)

vices de l'Esquimau Hans Hendrik, chasseur et conducteur de chiens. Cet homme avait déjà accompagné toutes les expéditions américaines dans le détroit de Smith et fut pour nous une acquisition inappréciable.

Nos équipages jouissaient en plein de leurs soirées et dansèrent tout leur content.

Ma chienne Nellie était pour les indigènes un objet de vive admiration; un d'entre eux, en particulier, me fatiguait de requêtes à son sujet, me demandant sans cesse à en devenir l'heureux possesseur : « Qu'en ferais-tu ? » lui dis-je enfin. Hélas! ma fidèle petite amie, on vous aurait adjugée à la marmite de famille, tandis que votre belle robe noire et frisée aurait fait une élégante jaquette pour l'épouse à face huileuse de mon interlocuteur! J'ai soupçon que ma Nellie comprit quelque chose à ces projets sur sa vie et sa peau ; car à partir de ce jour elle montra les dents non seulement aux Esquimaux eux-mêmes, mais à leurs chiens, à leurs habits, à toutes leurs appartenances et dépendances.

Nous quittons Pröven le 21 au soir; quelques heures après, on passe devant un promontoire remarquable, nommé en 1585 *Sanderson, his hope* (l'espoir de Sanderson), par le vieux John Davis, en l'honneur de son ami et patron; ce fut le point nord le plus extrême qu'il atteignit dans son voyage [1].

Cette roche, proéminente et escarpée, est une vraie terre de promission pour les *lummes* ou guillemots à gros bec, ces fins morceaux des gourmets polaires. Ce sont les *Uria Brunnichii* des naturalistes, et on les

1. A son retour en Angleterre, il écrivait à Sanderson : « J'ay esté au degré septante troisième; la mer y est desgagée, et il y a pour le moins quarante lieues d'une terre à l'autre. Le passage (nord-ouest) est probable et l'exécution aysée, comme, au revoir, vous le diray-je de bouche. »

trouve en grand nombre dans les régions sub-arctiques. Leurs terrains de ponte favoris sont ces roches en gradins où ils se rassemblent en tribus nombreuses.

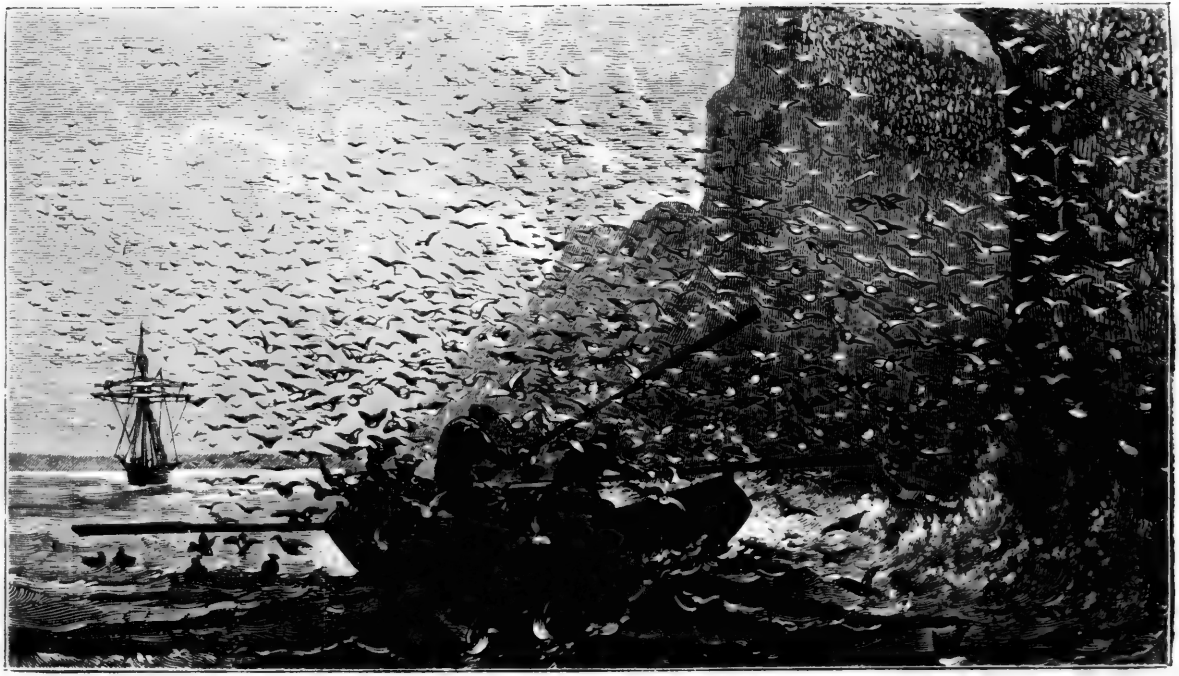
Une si belle occasion de nous procurer de la « chair fraîche » ne pouvait être dédaignée. On met en panne, et les embarcations s'éloignent bondées de chasseurs impatients qui promettent de remplir au retour toutes les casseroles du bord.

Des myriades de ces palmipèdes hérissaient les saillies des falaises qui surplombent en quelques endroits et se dressent à pic dans la mer à une hauteur de trois cents mètres au moins. Mais le clapotis des vagues ballottait les canots et les carnassières ne se garnirent pas aussi bien qu'on l'avait espéré; plusieurs des oiseaux, une fois touchés, restèrent sur les banquettes inaccessibles de la roche; d'autres tombèrent dans la mer, trop loin des embarcations.

Le soleil de minuit éclairait gaiement cette « battue », et après une couple d'heures de chasse nous revînmes à bord, rapportant cent soixante-dix guillemots, chacun du poids moyen d'un bon canard. De trois ou quatre jours nous ne cessâmes de manger du *lumme :* lumme en soupe, lumme en pâté, lumme rôti, lumme en salmis.... le répertoire du cuisinier et le garde-manger s'épuisèrent avant que nous en fussions fatigués. Un de nos camarades n'avait, prétendait-il, goûté de sa vie à rien de meilleur. A vrai dire, pour savourer à fond son dîner, il n'est sauce telle qu'un voyage aux régions polaires.

Le lendemain matin nous jetions l'ancre à Upernivik [1], l'avant-dernière des stations groënlandaises sur la route

1. Ou Uppernavik; Upernivik est la vraie orthographe (Rink, p. 354). En esquimau, ce nom signifie printemps : Upernivik est situé à 70° 48′ nord. L'établissement danois le plus septentrional est Tesuisak, 73° 24′ nord.



Chasse aux Guillemots. (Page 36.)

du nord. Elle est située sur une des îles de l'archipel des Femmes, ainsi baptisé par Baffin en 1616. L'hospitalité avec laquelle nous fûmes reçus, l'affectueuse bonté qu'on nous témoigna, sont choses coutumières dans les établissements danois; on nous y donna des renseignements précieux sur l'état des glaces septentrionales; plus un relevé de toutes les observations météorologiques obtenues pendant le précédent hiver, et dont l'étude fut pour nous de la plus haute importance.

Le soir même, nous prîmes la *Découverte* à la remorque et regagnâmes la mer, disant un long adieu à la civilisation. Notre énergie et notre pensée, tout en nous désormais, allait se concentrer sur le pôle.

Quand la petite église disparut à nos regards, plus d'une prière silencieuse monta vers le Dieu de miséricorde pour lui demander de guider nos efforts et de nous donner la grâce de retrouver un jour la patrie.

CHAPITRE IV

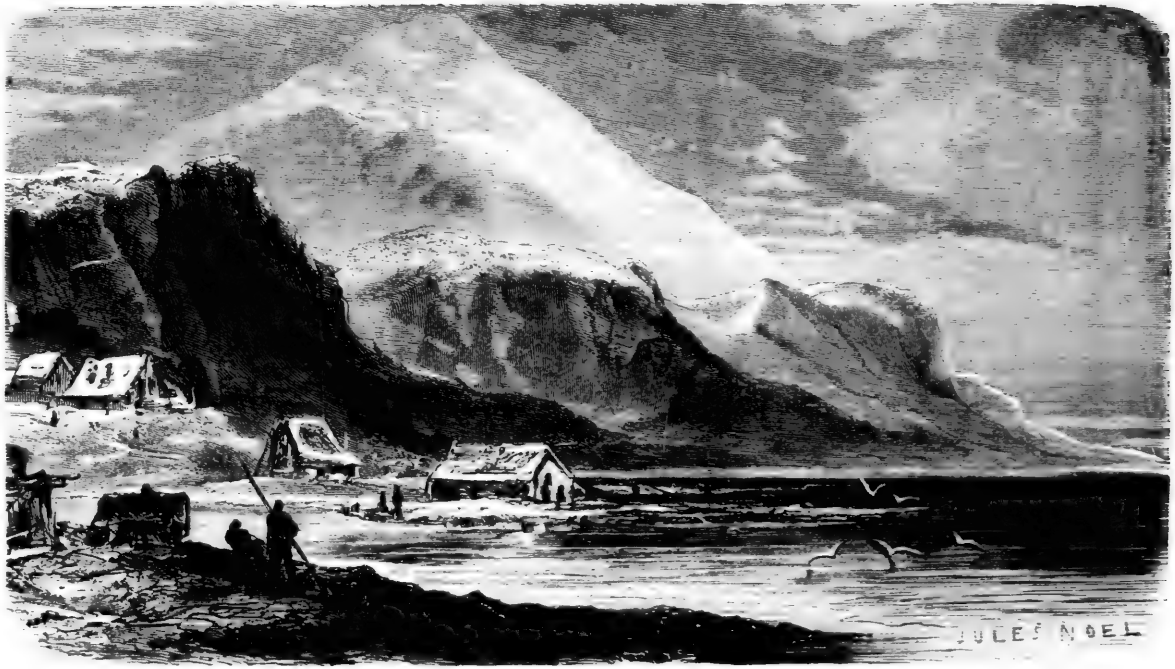
LA BAIE DE MELVILLE ET LES EAUX DU NORD

« Prends place sur mon esquif, pour explorer avec moi ces mers nouvelles, nos voiles déployées et les brises soufflant du rivage. Mon chant, dans son vol modeste, ne pourrait embrasser un aussi vaste espace, même si j'avais des poumons de fer, cent bouches et cent langues; mais, d'une main ferme, je guide ma barque le long de la côte, en vue de la terre. »

VIRGILE.

Confiant les navires à la sagacité et à l'expérience d'un pilote esquimau, et cheminant avec lenteur au milieu des îles et îlots qui parsèment la mer à l'ouest d'Upernivik, nous avons tout le temps de réfléchir à la lutte formidable qui va s'engager et de nous organiser en conséquence.

Il faut en premier lieu s'occuper des préparatifs à faire dans le cas où nous serions les plus faibles, et prendre les précautions indispensables à la sûreté des équipages. Tout d'abord les embarcations sont disposées pour un service immédiat; chacun a son poste assigné d'avance, de sorte que si l'on en vient à abandonner les navires, — événement qui n'est certes pas dans les contingents improbables, — la chose s'accomplisse avec le moins de confusion possible. Des équipes sont arrangées



Vue d'Upernivik. (Page 38.)

pour scier des docks dans la glace quand il sera nécessaire de s'y ouvrir un refuge; on dispose sur le pont des caisses de vivres et des ballots de provisions qu'on jettera sur le pack dès qu'il en sera besoin; on prépare et l'on place dans des endroits, d'où ils pourront être retirés à la minute, des havre-sacs contenant chacun deux couvertures, un pantalon, des bas, des mitaines, un caleçon, un passe-montagne, un suroît, un cache-nez, des mocassins, une serviette et un petit morceau de savon; les palans pour enlever l'hélice et le gouvernail sont sous la main; en un mot les mesures les plus minutieuses sont prises en prévision de tous les accidents possibles et imaginables.

Le lendemain de notre départ d'Upernivik un brouillard intense nous força de jeter l'ancre auprès d'un des îlots de l'archipel. Notre pilote, qui s'en retournait dans son kayak, proposa de nous introduire dans un havre qu'il connaissait particulièrement. Tout à fait incapable de se rendre compte de la différence qui existait entre notre bâtiment et sa frêle embarcation, il s'imaginait sans doute qu'où entrait son minuscule canot notre navire devait suivre; il nous conduisit donc droit contre la terre que la brume continuait à nous cacher, et nous eûmes bientôt l'ennui de nous sentir échouer fort et ferme sur la plage. Par bonheur notre marche était très lente et aucun accident n'en résulta. Mais il fallut attendre que la marée haute vînt nous dégager et nous permettre de continuer notre route.

Les dangers inséparables du passage de la baie de Melville sont maintenant si connus de tous ceux qui prennent intérêt aux choses arctiques ou ont quelque teinture des annales de léans, qu'il est absolument inutile d'insister sur ce sujet. Plus d'un vaillant navire a été mis en pièces dans des luttes funestes avec les glaces

de cette mer. Que d'histoires de souffrances et de désastres pourraient dire ces eaux, que de faits d'héroïsme, d'endurance et de courage !

Pour éviter la route ordinairement suivie dans cette baie, tant redoutée autrefois et que la vapeur a rendue moins perilleuse, le capitaine Nares poussa bravement son navire au cœur de ce qu'on appelle la *glace du milieu*. Dans la saison avancée c'est le parti le plus sage, mais malheur au marin qui, à une époque trop prématurée, se laisserait prendre dans le pack en mouvement! Il pourrait y rester en cage treize ou quatorze mois, comme le courageux petit *Fox*, sous les ordres de Sir Léopold Mac Clintock.

Si le pack ne se compose que de glace fragmentaire et dissociée, comme nous l'avons trouvée jusqu'à présent, il est présumable que celui de la baie de Melville aura une consistance similaire à la même période de la saison et se laissera franchir sans trop de difficulté.

La raison pour laquelle les baleiniers ne se lancent jamais en pleine baie, est l'existence de la glace de terre fixe qui adhère au rivage et où l'on peut aisément pratiquer un dock pour le navire lorsqu'il est menacé d'être écrasé entre elle et le pack poussé sur lui par le vent et la marée. Aussitôt que le « champ » se remet à voguer dans une autre direction, le navire est dégagé et continue son voyage.

Le cas serait bien différent s'il se laissait « claver[1] » dans la banquise. On n'en sortirait guère sans avaries sérieuses ou avant d'avoir dérivé au sud avec les glaces et perdu de la sorte tout le terrain gagné à grand labeur. « Tenez-vous-en à la glace de terre », c'est le

1. *Claver* (fermer à clef) ; vieux mot français encore usité parmi les marins de Terre-Neuve, pour désigner le resserrement des glaces autour d'un navire (*Dict.* de Littré.)

précepte de navigation polaire que les baleiniers suivent le plus docilement.

Nous estimant singulièrement favorisés de rencontrer un pack si peu compact et si maniable, nous avançons au milieu de cette glace molle et pâteuse, âgée d'une saison tout au plus et n'ayant que de un à trois pieds d'épaisseur. Le temps est beau et calme; nous marchons à toute vapeur, car nous savons trop bien qu'une légère brise suffirait pour refermer le « champ ». Le câble de touage est lancé à la *Découverte* et nous poursuivons notre route le plus rapidement possible, notre conserve sur les talons.

Souvent nos progrès étaient arrêtés par des traînées de glace qui barraient notre chenal d'eau libre; il fallait alors ou forer un passage, ou charger l'obstacle à toute vitesse, afin de le briser ou de l'écarter. Un morse et quelques phoques reposaient sur le floe; mais leur capture eût été moins précieuse que le temps employé à cette chasse.

La quiétude complète avec laquelle on regardait ces animaux fit bientôt place à une excitation frénétique : on courut sus aux armes de toutes sortes : Voici un ours, un véritable ours polaire. C'était notre premier, ce fut notre seul ours! La peau d'ours, ce jour-là, haussa considérablement sur le marché; chacun désirait avec passion devenir possesseur de la précieuse fourrure. Maître Bruin, toutefois, ne partageait point cette manière de voir, et préférait garder son chaud pardessus.

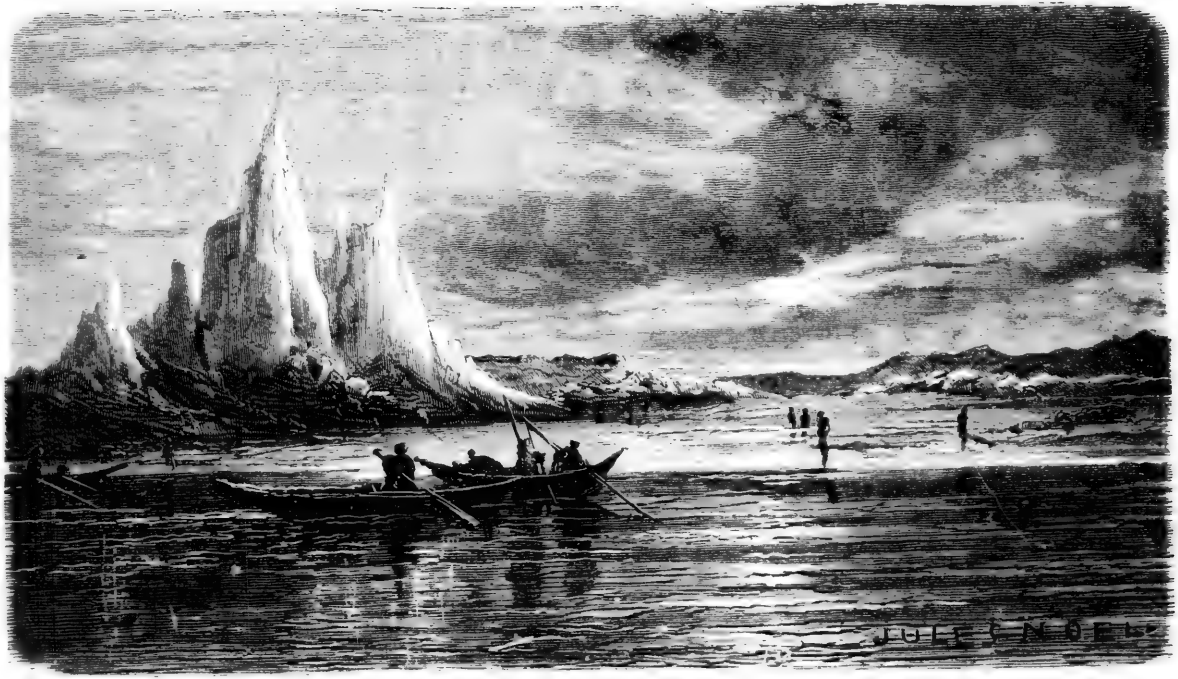
Les machines furent immédiatement arrêtées et les canots s'emplirent de volontaires; ceux-ci, sautant sur la glace, coururent en tirailleurs vers leur proie, tandis que le navire, se dirigeant du côté opposé du floe, essayait de couper la retraite à l'animal. Toute cette stratégie fut en pure perte. L'ours, plus habile que nous sur ses propres

territoires, ne s'attarda pas à nous attendre. Plusieurs décharges de fusils et de carabines saluèrent son départ, dans la faible espérance que quelque balle fortunée l'arrêterait dans sa fuite. Encore aujourd'hui, certains de nos camarades soutiennent qu'il a emporté avec lui une bonne partie des projectiles dont nous fûmes si prodigues à son égard.

Telle était la fièvre de la poursuite que nos gens s'élançaient sans le moindre souci des glaces traîtresses et pourries, jusqu'à ce qu'un bain froid les rappelât à la réalité et les forçât, mouillés, grelottants, à chercher un refuge à bord. De petits mergues ou harles (*Alca alle*) voletaient du floe sur la mer; nous aperçûmes aussi pour la première fois la belle mouette blanche ou mouette sénateur (*Larus eburneus*).

Trente-quatre heures après notre première rencontre avec l'ennemi, nous arrivions en toute sécurité sur les « Eaux du Nord ». Jamais traversée ne fut plus rapide : soixante-dix heures seulement d'Upernivik au cap York !

La baie de Melville était derrière nous avec toutes ses terreurs; une mer splendide, libre de tout débris de pack, s'étendait vers le nord, les cœurs de tous les membres de la mission battaient de joie et d'orgueil à la pensée de voir bientôt la réalisation de tant de rêves. D'énormes icebergs parsemaient la mer, mais nous avions bien à faire vraiment de nous inquiéter des icebergs! Le jour perpétuel brillait sur nos têtes, nous voguions sur les Eaux du Nord, ces eaux qui, peut-être, avaient baigné le pôle! Encore un petit nombre d'heures et nous serions dans le détroit de Smith, nous aurions franchi le seuil du monde inconnu, nous marcherions..... jusqu'où? Personne n'osait le dire tout haut; mais le premier pas était fait, l'œuvre réelle avait commencé et dans des conditions



La baie de Melleville. (Page 42.)

exceptionnelles; si nous ne pouvions, à coup sûr, compter sur le succès, nous étions résolus du moins à tout faire pour le mériter.

Et certes, nous avions mille raisons de nous féliciter de cette heureuse arrivée au nord de la baie de Melville. Au lieu des deux ou trois semaines de saison « navigable » qui nous seraient restées pour pénétrer les mystères du détroit de Smith, ce passage rapide nous donnait tout un mois ou même davantage d'activité possible avant de prendre nos quartiers d'hiver; l'économie de charbon que nous venions de réaliser n'était pas moins importante pour nous.

Par le travers du cap York, la *Découverte* reçut l'ordre de toucher terre pour communiquer avec les indigènes (les Highlanders ou montagnards polaires de Sir John Ross), dans l'espoir que l'un d'entre eux, le beau-frère de Hans, se déciderait à nous accompagner. L'*Alerte*, pendant ce temps, devait se rendre aux îles Cary, où nous attendrions notre compagne.

La rive que nous longions sous vapeur, à une distance de trois ou quatre kilomètres, était fort intéressante à étudier : les collines qui la constituent se recouvraient entièrement de neige; les sommets des longues chaînes onduleuses qui s'étagent jusque dans l'horizon lointain, semblaient ensevelis sous l'éternelle *mer de glace*. De nombreux glaciers, petits ou grands, quelques-uns produisant des icebergs[1], descendaient jusqu'à la rive en formant une vaste nappe congelée. La largeur de l'un d'eux, celui de Petovik, est de plus de douze kilomètres. Les fragments qui en provenaient hérissaient les rives dans toutes les directions, tandis que

1. En anglais *discharging glaciers*, glaciers dont l'avant pénètre dans la mer, sous laquelle leur glace se rompant par suite de la différence de son poids avec celui des eaux, remonte à la surface en débris flottants dont chacun est un *iceberg*. (*Trad.*)

nous avions à serpenter parmi des groupes de bergs de toute forme et de toute hauteur. Devant les « roches rouges » de Beverley nous pûmes distinguer de petites taches de neige, à teinte quelque peu sanguine, en effet, mais ne répondant en rien au brillant cramoisi décrit par Sir John Ross dans l'intéressante relation de son voyage à la mer de Baffin. La question de la coloration des neiges est parfaitement réglée maintenant; elle provient d'une algue, le *Protococcus nivalis*.

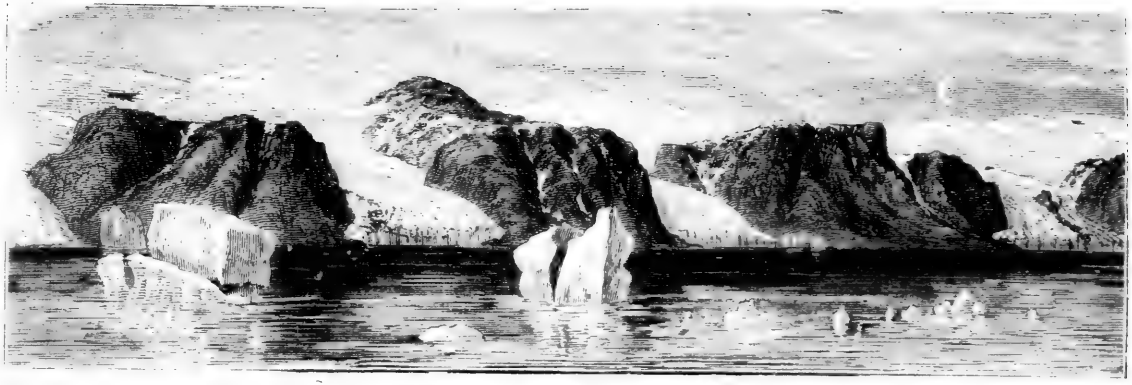
Un fort courant du sud-est, qui n'entrait pas dans nos prévisions, nous empêcha d'arriver aux îles Cary aussitôt que nous l'avions pensé. L'élévation soudaine de la température des eaux de surface nous parut être un signe certain de l'absence des glaces, chose qui contribua encore à exalter nos esprits.

Dans la matinée du 27, nous gagnions l'archipel et nous arrêtions quelques heures pour débarquer un bateau et des provisions suffisantes pour deux mois et soixante hommes ou pour un mois et cent vingt. Ce dépôt fut placé dans l'île du nord-est et nous élevâmes un vaste *cairn*[1] sur le point le plus proéminent.

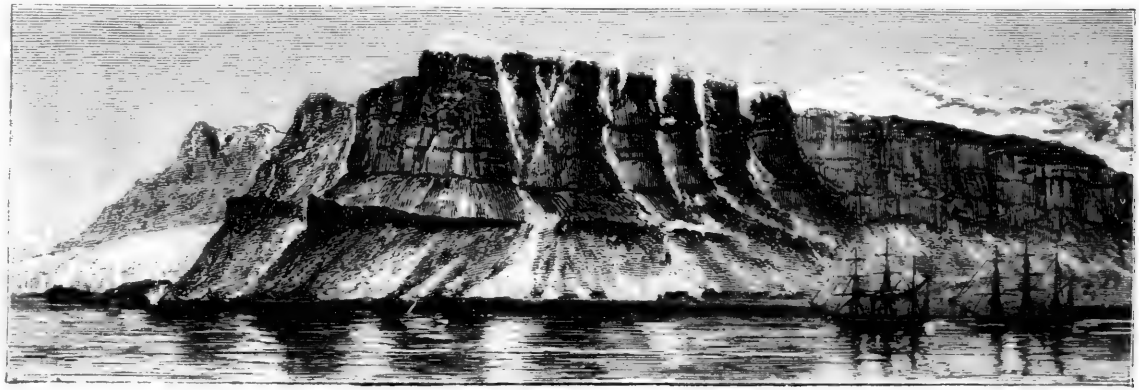
On y laissa les dernières lettres qui dussent parvenir en Angleterre avant nous.

Ce magasin était établi dans l'éventualité de quelque accident qui nous forçât à quitter nos navires dans le détroit de Smith. Des îles Cary, on pourrait sans doute, avec cette embarcation et ces vivres, gagner les colonies danoises du Groënland nord ou tout au moins la station indigène du cap York, où les naturels, gens simples et hospitaliers, s'empresseraient d'offrir assistance aux fugitifs. Le travail

1. *Cairn*, amas de pierres sèches érigé comme signal, et au centre duquel on place presque toujours une boîte contenant des notes ou documents pour les voyageurs qui suivront. (*Trad.*)



Falaises de Beverley. (Page 44.)



Ile Northumberland. (Page 45.)

terminé et la *Découverte* nous ayant rejoints, nous reprîmes notre route vers le nord[1].

Passant maintenant vers l'est, nous longeâmes, par une superbe matinée de soleil, les côtes occidentales du Groënland. A l'exception des icebergs, pas un débris de glace ne se montrait sur le miroir des eaux; on franchit le débouché du détroit de la Baleine, puis nous avançons rapidement vers le nord, entre les îles Northumberland et Hakluyt, aux falaises escarpées, coupées à pic et parfois surplombantes. Voici le détroit de Murchison et le glacier du Palais de Cristal. De bâbord, on distingue clairement l'autre rive de la mer de Baffin, la Terre d'Ellesmere et les montagnes du Prince-de-Galles, qui dressent leurs dômes neigeux sur l'horizon du couchant.

Quel magique spectacle nous offrait la côte presque inconnue devant laquelle nous passions à toute vapeur et qui déroulait sous nos yeux ses nombreux et vastes glaciers étincelant au soleil! De leur berceau caché dans la région des nuages, ils descendaient majestueusement vers la mer, où leurs masses opaques plongeaient en silence dans les eaux bleu foncé.

La vie animale, les oiseaux, du moins, se montraient en abondance. Les sémillants petits mergues (*Alca alle*) formaient des groupes affairés, disparaissant prestement sous les eaux à l'approche du navire; les lummes (*Uria Brunnichii*), les dovekies ou guillemots à miroir blanc (*U. grylle*), le canard à tête grise (*Somateria spectabilis*), effrayés de notre apparition, prenaient leur vol en

1. L'archipel de Cary se compose de huit îles et de petites roches ou îlots; il est situé dans la baie de Baffin, lat. 76° 45'. La plus grande de ces terres a quatre kilomètres de diamètre. Constituées de granit syénitique et porphyrique, recouvert de gneiss par endroits, elles s'élèvent à cent vingt mètres environ au-dessus du niveau de la mer et possèdent une végétation assez riche pour ces parages. Ce sont des lieux de ponte très fréquentés par les eiders et les lummes.

longues lignes et décrivaient des cercles autour de nous en poussant des cris discordants; le goéland bourgmestre (*Larus glaucus*) et la jolie kittiwake ou mouette à trois doigts (*L. tridactylus*) planaient au-dessus de nos têtes; de temps à autre la gracieuse mouette blanche (*L. eburneus*) s'éloignait à loisir en battant ses ailes neigeuses qui se détachaient sur l'azur pâle du ciel. Çà et là, sur de petits radeaux de glaces flottantes, des morses à carrure énorme s'allongeaient paresseusement au soleil. Au milieu de ces scènes que l'imagination seule ne saurait peindre, nos deux navires poursuivaient leur route vers l'entrée du détroit de Smith, chacun de ceux qu'il emportait de plus en plus enivré des promesses de l'avenir.

Le 28 juillet, au matin, l'*Alerte* et la *Découverte* jetaient l'ancre dans la baie de Hartstène, plus connue sous le nom de Port Foulke, où le docteur Hayes avait hiverné en 1860.

CHAPITRE V

LE DÉTROIT DE SMITH

> « Il navigue maintenant dans ces régions lointaines où l'été cesse de sourire, près des roches de Behring ou des îles nues du Groënland. Les bises glacées des déserts endormis sous la neige éternelle sifflent pendant ses veilles de nuit et au-dessus du tumulte des vagues lui portent les longs hurlements des loups de la rive d'Ounalaska. »
>
> CAMPBELL.

A peine avons-nous mouillé les ancres et avalé à grande hâte le repas du matin, que toute la compagnie s'empresse de gagner la terre. Quelques-uns tentent l'ascension du glacier baptisé « Mon frère Jean » par le docteur Kane, d'autres vont à la recherche de spécimens d'histoire naturelle; ceux-ci s'occupent d'observations scientifiques; ceux-là, se rappelant les rennes tués pendant le séjour du docteur Hayes, comptent sur une chasse prodigieusement fructueuse. Aucun indigène ne se montrait; nous en fûmes surpris, car nous avions pensé en trouver, au moins au village d'Etah, situé à trois ou quatre kilomètres de notre escale. Leurs huttes étaient complètement désertes mais offraient des traces d'occupation récente; des quartiers de phoque ou de morse, soigneusement déposés dans des

caches[1], nous firent supposer que cette absence ne pouvait être que temporaire.

Laissant à d'autres la tâche d'explorer le pays dans le voisinage immédiat du port, le capitaine et moi prîmes une baleinière et quatre hommes pour visiter l'anse du « Life-boat » (canot de sauvetage), où quelques-uns des officiers et des gens du *Polaris* passèrent leur second hiver (1872-1873), et aller à la recherche du bateau de fer que, disait-on, le docteur Hayes avait, en 1860, laissé à l'île Littleton.

Faisant voile autour de Sunrise Point (cap du Soleil levant), nous rencontrâmes vent debout une mauvaise brise du nord contre laquelle il fallut lutter péniblement à l'aviron; l'écume glacée rejaillissait sur nos visages, presque au point de les « geler ». Cinq heures de cette rude besogne nous amenèrent au petit havre où nous fûmes enchantés d'allonger enfin nos jambes et de rétablir la circulation du sang.

Dès nos premiers pas sur la berge, nous découvrons de nombreux vestiges de l'occupation américaine : c'est d'abord un grand cairn, démoli par de précédents visiteurs, les gens de la *Tigresse* sans doute (mission de recherche de 1873); puis un panier doublé de fer-blanc, une malle presque vides; cette circonstance et l'odeur forte qui s'exhale des deux objets montre que les Esquimaux ont dû faire main basse sur le contenu. Un peu plus loin, nous trouvons un canot de forme « civilisée », mais de construction indigène probablement; la charpente, recouverte ensuite de peaux, aura été préparée sous la surveillance d'un homme blanc.

1. Ce mot français, adopté en anglais dans toute l'Amérique du Nord, vient des voyageurs franco-canadiens du nord-ouest : un des principaux cols des Rocheuses, celui peut-être qu'empruntera le grand chemin de fer du Pacifique canadien, est voisin de la *cache* de la Tête jaune (*Yellow Head cache*). (*Trad.*)

A l'extrémité occidentale de l'éperon sur lequel nous avons débarqué, la quantité de débris qui jonchent le sol nous donne tout lieu de conjecturer que nous sommes sur le site du quartier d'hiver des Américains. On n'aperçoit pas un vestige de maison ; mais caisses, malles, fourneaux, morceaux de bois, canons de fusil, fragments de toute provenance, couvrent un espace de près d'un kilomètre carré, scène lugubre et désolée au possible.

Quelques malles portent le nom de leurs propriétaires et, entre autres choses, renferment des livres se rapportant presque tous aux régions polaires ; dans l'une nous trouvons des articles de toilette féminine, un col de dentelle, un voile noir, des rubans fanés, souvenirs de quelque belle amie laissée au pays ; sans doute, par les pensées qu'ils suggéraient, ils auront consolé les heures longues et solitaires de la nuit monotone du pôle. De nombreux cairns ou caches, sous lesquels sont déposées des masses de lard de phoque, nous font supposer que les naturels viennent de temps en temps ; une telle mine de richesses, contenant en si grande abondance le bois et le fer, choses très précieuses pour les Esquimaux, ne saurait être abandonnée pour longtemps.

Nous trouvons deux autres bateaux, de même facture que le précédent : sur l'un sont peintes en grandes majuscules les lettres MAUMOKPO ; impossible de comprendre ce que cela signifie ; — c'est peut-être quelque nom islandais.

Deux thermomètres de Casella, dont l'échelle descend à 72 degrés au-dessous de zéro, sont en parfait état de conservation, et nous regrettons beaucoup que ces instruments ne soient point à maxima et à minima ; cela nous eût permis de connaître l'écart entre le plus grand froid et la plus haute température qui se soit produits ici pendant plus de deux ans.

Rassemblant avec soin tout ce qui offre la moindre valeur, les livres et les instruments par exemple, pour les renvoyer au gouvernement des États-Unis, et nous emparant d'une couple d'embarcations qu'on pourra laisser dans quelque dépôt, nous prenons la route de l'île Littleton, remorquant nos acquisitions nouvelles. Nous avons vainement cherché le pendule, les chronomètres et l'instrument de transit, abandonnés, ce dit-on, par les gens du *Polaris;* d'autres, sans doute, avaient visité l'endroit avant nous ; j'oubliais de mentionner un étui de montre, vide, au nombre de nos trouvailles. En somme, on examina tous les cairns et toutes les caches, nous furetâmes dans toutes les fentes et crevasses sur un rayon d'un kilomètre sans découvrir la moindre trace d'une maison.

Nous ne fûmes pas plus heureux pour le bateau de Hayes, quoique nous eussions inspecté le pourtour entier de l'île Littleton. A l'extrémité sud-ouest et sur le point le plus culminant, nous élevons un cairn (180 mètres au-dessus du niveau de la mer) et obtenons un cercle d'angles au théodolite. Du haut de cet observatoire, l'aspect des régions septentrionales est singulièrement encourageant. Bien loin vers le nord et par delà le cap Sabine, se dessinent les terres qui entourent le cap Frazer ; *nulle part* de signe des glaces. Les caprices de notre changeante ennemie nous sont déjà trop connus pour que nous nous laissions aller à notre joie; mais en dépit de toute cette sagesse, nous retournons à bord le cœur léger et l'esprit merveilleusement à l'aise.

A minuit passé, nous regagnions le navire; les rennes avaient échappé aux embûches de nos chasseurs, de ceux de l'*Alerte* au moins, car l'autre compagnie réussit à en tuer un : nos gens durent se rabattre sur les canards et les lièvres.

Nous quittâmes Port-Foulke le lendemain matin, et l'on mit le cap sur la rive opposée où nous prîmes terre pour construire un grand cairn à plus de trois cents mètres au-dessus du niveau de la mer. L'ascension du promontoire fut laborieuse et offrit quelques dangers ; pour grimper cette paroi anfractueuse et coupée presque à pic, il fallait franchir tantôt des masses de « blocaille » qui croulaient sous vos pieds, tantôt une banquette de neige gelée à superficie glissante, où le moindre faux pas vous eût précipité dans l'abîme ; il fallait, des pieds et des mains, s'accrocher aux roches lisses et dures de la syénite qui constitue le cap. Très contents fûmes-nous d'arriver au sommet ; bien plus encore quand, sains et saufs, nous nous retrouvâmes en bas ; une tempête de vent et de neige ajoutait aux charmes de l'entreprise.

A une élévation moindre et dans une niche commode que nous découvrîmes dans la falaise, on déposa environ cent cinquante livres de conserves de bœuf et un baril vide, boîte aux lettres toute prête pour les dépêches que pourrait nous porter, l'année suivante, ou un navire de l'État ou quelque aventureux capitaine baleinier. Quant aux provisions, elles serviraient peut-être à une escouade de traîneau expédiée par nous vers le sud ; un petit cairn en indiquait l'emplacement. Comme dans celui qu'on avait élevé à une altitude supérieure, nous y laissâmes des notes sur le passé de l'expédition et sur nos projets pour l'avenir ; plus des instructions concernant nos dépêches, si tant était qu'on dût nous en apporter si loin.

Nous cueillîmes de charmants pavots jaunes sur les talus et les crêtes du promontoire ; la drave et le saxifrage y croissaient à profusion.

Rien au monde n'est plus incertain que cette navigation des glaces ! Moins de vingt-quatre heures après que, du sommet de l'île Littleton, nous contemplions, la joie au

cœur, la vaste mer libre que notre imagination voyait se continuer au loin vers le nord, nous luttions avec un pack composé de grands floes et de débris épars et qui couvrait toute la partie septentrionale de la mer. Nos labeurs allaient décidément commencer : désormais la marche des navires ne fut plus qu'une suite de combats et d'escarmouches nécessitant une vigilance de toutes les secondes pour ne point laisser échapper la moindre trouée favorable.

Nous avions à peine quitté le cap Isabelle que nous rencontrâmes la glace par le travers de l'*inlet*[1] de Baird ; elle était fixée à la rive, mais des traînées flottantes s'en détachaient çà et là. Plus nous approchons, plus elle paraît s'étendre ; peu à peu nous en sommes complètement entourés ; ce n'est qu'à force de scier les floes ou de charger sur eux que nous parvenons à loger les navires dans un bon petit port, au sud du cap Sabine. Cette baie est formée par une profonde indentation ; un long éperon se projette vers le sud-est et sert de brise-lames ; de l'autre côté, elle est garantie par l'île de Brevoort. Nous y restons cinq jours, non sans tenter quelques sorties, dont l'une nous claquemure dans les glaces pendant un certain nombre d'heures. Le pack est impénétrable ; il faut attendre patiemment qu'une tempête nous fraye un passage. Ce havre, que nos hommes appelaient « Espère, mon petit », nous lui donnâmes le nom de Port Payer, en l'honneur de l'illustre explorateur autrichien.

Les officiers utilisèrent cette détention forcée ; ils firent un examen sommaire du lieu, dont la position géographique fut relevée exactement ; on prit une série d'observations magnétiques, et de longues promenades dans le

1. *Inlet*, entrée ou goulet, enfoncement, baie ; on applique aussi ce nom à des parties de mer dont les contours n'ont pas encore été reconnus et qui peuvent être soit un détroit, soit un golfe. (*Trad.*)

voisinage augmentèrent nos trésors géologiques et botaniques. Nous ne vîmes aucune trace de gibier, mais on découvrit des vestiges d'une station esquimaude de date fort ancienne évidemment : restes d'*iglous* ou de huttes, épieux et pointes de harpon en os, les patins et les traverses d'un traîneau [1].

C'est à Port Payer que nous prîmes notre première leçon dans l'art de tirer les traîneaux. Un certain nombre d'entre nous, quatre officiers et cinq hommes, désireux d'être initiés à ces mystères, descendirent sur la glace un canot de trois mètres de long qu'on chargea sur un véhicule, et fouette cocher! en route sur le pack. Nous souhaitions un avant-goût de ce qui nous attendait plus tard, et nous fûmes servis à souhait.

La glace était anfractueuse, couverte de hummocks [2] séparés les uns des autres par des flaques trop larges pour qu'on pût les franchir en sautant, trop étroites pour qu'on y lançât le canot. La route était si accidentée que parfois l'avant du bateau se dressait perpendiculairement dans les airs, tandis que nous tous, tirant sur les câbles, nous inaugurions une manœuvre que nous n'eûmes que trop d'occasions de recommencer par la suite « ..... Un, deux, trois, haut! » ou bien le véhicule dévalait le hummock avec une rapidité telle, que nous avions à peine le temps de nous jeter de côté pour qu'embarcation et traîneau ne vinssent pas dégringoler sur nous. Nombreuses furent les chutes ; joyeux étaient les rires! Le canot chavira enfin dans une

1. Un des harpons, quoiqu'il porte tous les signes d'un âge fort reculé, a le bout armé d'une pointe de fer : cela ferait supposer que la tribu à laquelle il a appartenu aurait eu quelques rapports avec les Européens, à moins toutefois qu'on n'ait employé du fer météorique ; la question serait intéressante à décider.

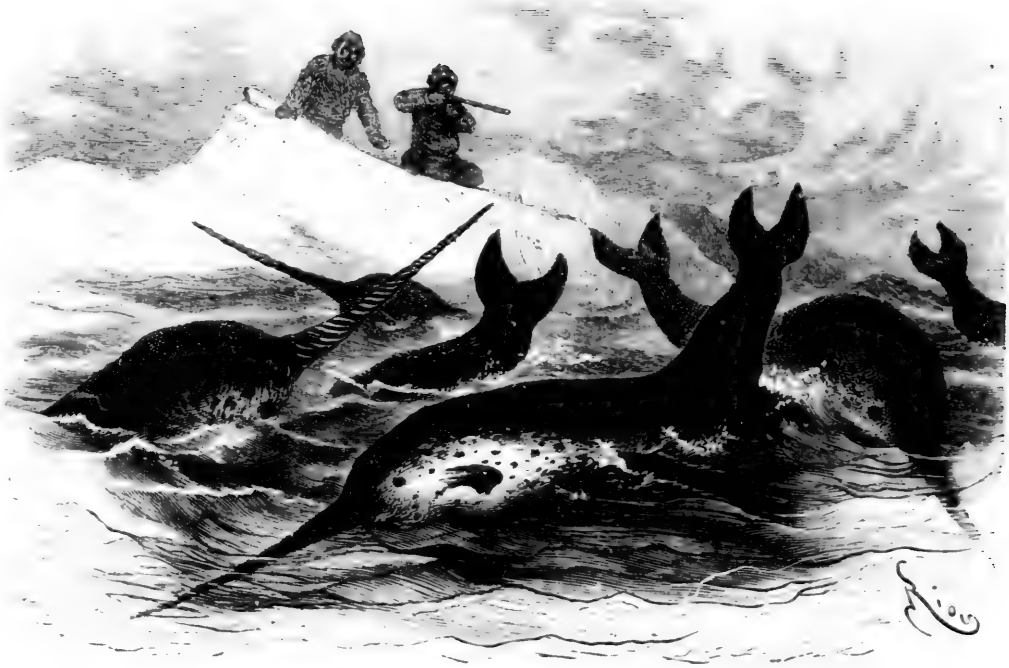
2. *Hummocks*, amas de débris formés par la collision des champs de glaces. (*Trad.*)

sorte de mare; il s'emplit à moitié; provisions, habits, instruments, fusils, tout fut complètement mouillé; une montre d'or, laissée par mégarde dans la poche d'un gilet, ne s'en porta pas mieux.

Une autre source d'amusements pour nos hommes fut la chasse aux « licornes », comme les baleiniers appellent les narvals; en dépit de la patience la plus digne d'éloges et de l'adresse des marins à lancer le harpon, les canots s'en retournèrent toujours à vide.

Toutes ces distractions ne nous faisaient point perdre de vue que ces arrêts forcés consumaient un temps précieux; ceux mêmes qui, naguère, se croyaient déjà sur le point de découvrir le pôle nord, commençaient à perdre courage : « Le baromètre social baisse », disait-on dans le carré; et de fait, on ne manqua pas dans la suite de tenir un registre exact des fluctuations de ce fantastique instrument.

Le 4, au matin, des bourrasques du sud qui avaient soufflé toute la nuit, ouvrirent une allée qu'on voyait s'étendre jusqu'au cap Sabine. — Il n'y a pas un instant à perdre! à quatre heures, on lève les ancres, et, poussés par une brise décidément très froide, nous réussissons à doubler le promontoire, sous voiles et après bien des essais malheureux. Puis nous dirigeant vers l'ouest, nous remontons le détroit ou fiord de Hayes en longeant la côte, grâce aux bergs qui nous avertissent des bas-fonds. A midi, devant une baie abritée par la terre, on reconnaît que le pack est décidément trop tassé pour nous livrer passage; nous mouillons dans une anse admirable, entourée de hautes berges et terminée d'un côté par un des panoramas les plus grandioses qu'on puisse voir : deux glaciers énormes, provenant de directions différentes, mais se réunissant à leur extrémité; on eût dit deux colosses luttant silencieusement.



Chasse aux Narvals. (Page 54.)

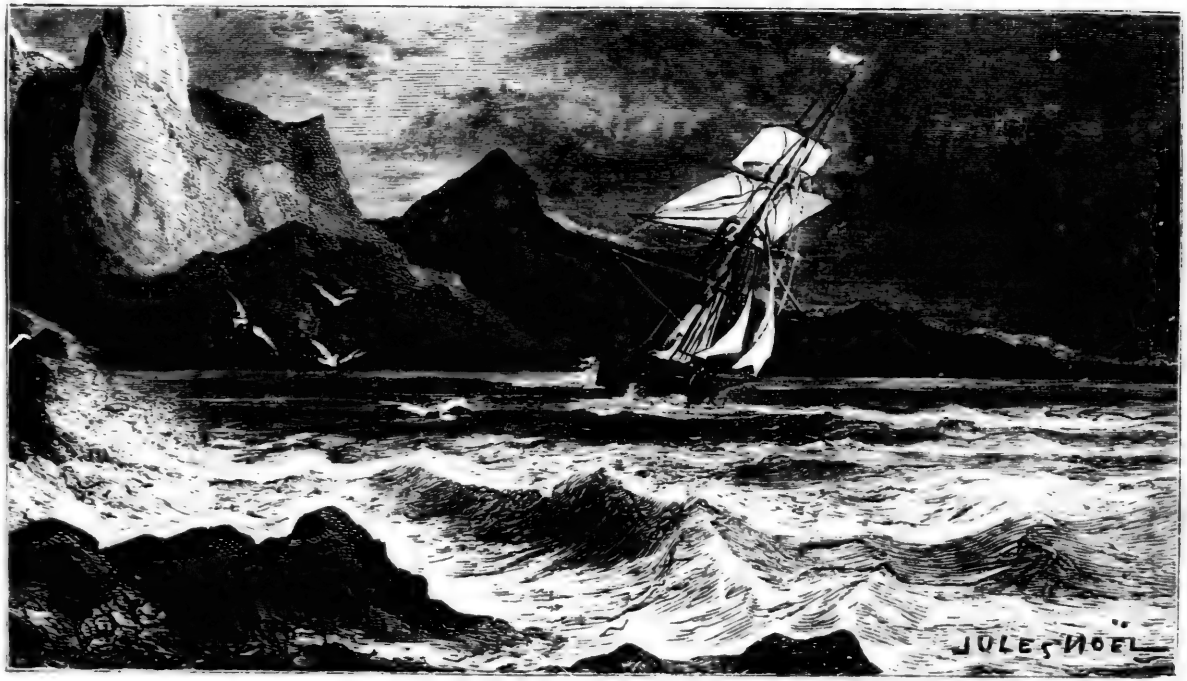
Nous sommes impatients de gagner la terre pour les examiner de plus près : dès que l'ancre mord le fond, plusieurs d'entre nous se précipitent dans une embarcation qui nous dépose par le travers du navire; il faut ramper, grimper de roche en roche sur des éboulis de gneiss pour atteindre le lit du glacier, je veux dire le lit du torrent qui s'en échappe pendant le dégel de l'été. La marche est des plus pénibles; les fondrières marécageuses alternent avec les blocs de débris aux arêtes tranchantes.

La végétation nous parut assez riche et nous trouvâmes des fumées nombreuses de bœufs musqués, de rennes, de loups, de renards, de lièvres; nous avions nos fusils, mais nous ne vîmes pas l'ombre du plus modeste gibier; il fallut se contenter de recueillir des andouillers de rennes et de contempler les traces fraîches d'un troupeau de bœufs musqués. Sept ou huit kilomètres de route difficile nous amenèrent devant le glacier, œuvre formidable des siècles. Que nous semblions petits en comparaison de cette création gigantesque de la nature! Un Niagara congelé! L'avant du glacier de gauche était arrondi comme la volute d'une vague au moment où elle retombe dans la mer; ondulations sur ondulations de cet immense fleuve d'un blanc de lait s'étageaient dans le lointain et se perdaient sous les nuages. Celui de droite, dont les faces latérales et terminale étaient taillées à pic, pressait contre son puissant voisin de manière à soulever une sorte de ressaut; nous aurions beaucoup désiré escalader l'un ou l'autre de ces géants, mais le temps manquait, et nous ne pûmes que grimper sur de petites projections des deux glaciers, pour dire que nous les avions touchés de nos mains.

Il est certain que les Esquimaux avaient visité cette localité; nous trouvâmes dans les environs les vestiges d'un ancien établissement, et, un peu plus loin, deux grands cairns qui avaient évidemment servi de *caches*.

De tous les lieux que nous avons vus dans l'extrême nord, la baie Alexandra et le glacier des Jumeaux nous paraissent les plus dignes du titre de Paradis polaire. Un port abrité du vent et du large, une terre abondant en gibier de diverses espèces, sont des avantages qu'on ne saurait évaluer trop haut et qui doivent primer tout le reste dans le choix des quartiers d'hiver. Il est vrai que notre séjour de quelques heures dans ces parages ne garnit guère notre garde-manger; mais les traces nombreuses que nous relevâmes prouvent qu'une pointe un peu prolongée dans l'intérieur nous aurait donné un meilleur résultat.

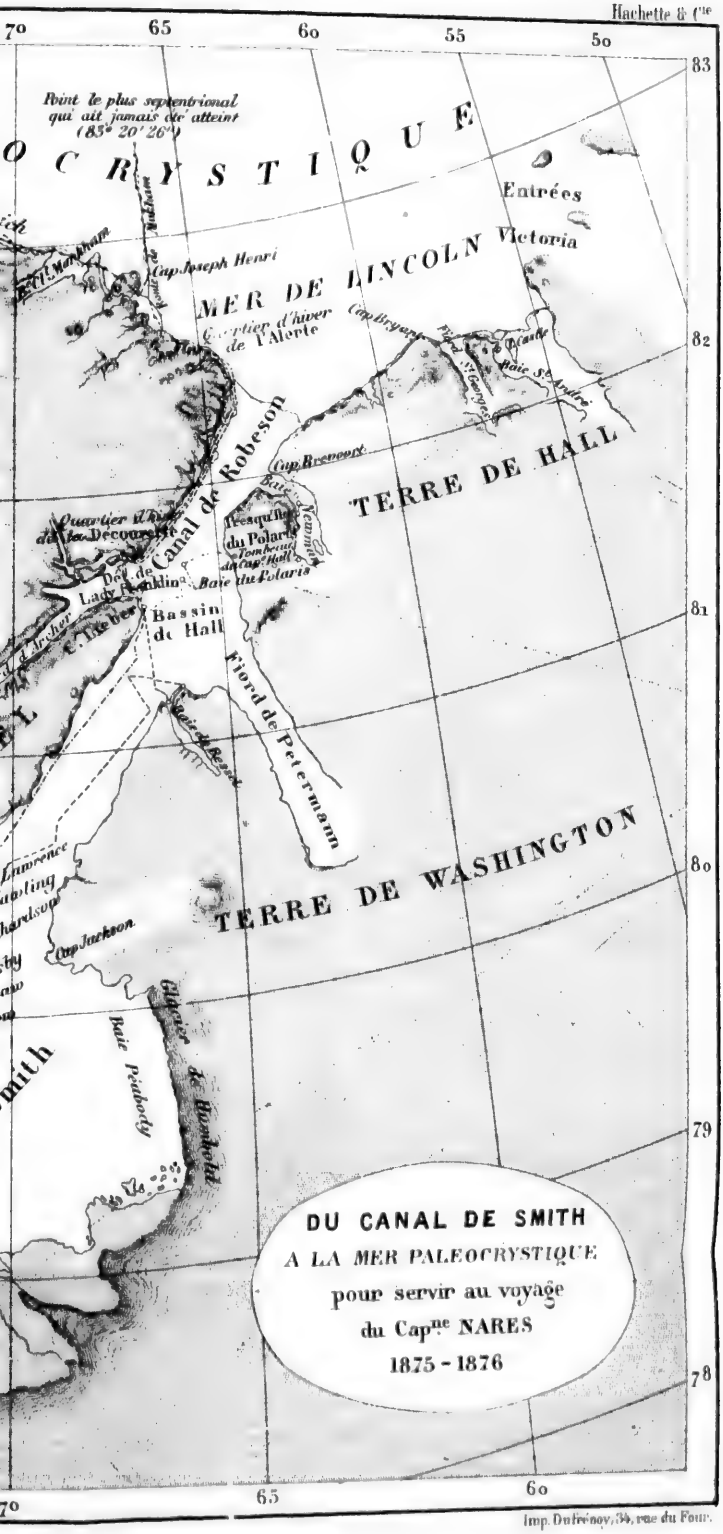
Les observations faites au marégraphe pendant notre courte halte en cet endroit, montrèrent que le flot arrivait de l'est, tandis que le jusant, beaucoup plus fort, venait du côté opposé. Hayes-Sound est-il un détroit débouchant vers l'ouest? est-ce simplement un golfe ou un fiord profond? A d'autres que nous de résoudre le problème.



La baie Alexandre. (Page 56.)

Gravé par Erhard.

Hachette & Cie



Imp. Dufrénoy, 34, rue du Four.

CHAPITRE VI

LA LUTTE AVEC LES GLACES

« Nous voici sur ces grandes eaux dont on nous a dit tant de merveilles.

» Gonfle toi-même nos voiles et que notre navire vole sur la mer! Sonde les canaux qui s'ouvrent, jette notre ancre au moment du besoin!

» Envoie un vent favorable, qui nous pousse sur la bonne voie; qu'il chemine derrière nous ou se tienne à nos côtés comme un serviteur fidèle! »

George WITHER.

Le lendemain de notre arrivée à Port Alexandra nous vit batailler encore avec les glaces; la nouvelle fallacieuse que le pack dérivait à l'est, laissant une allée vers le nord, nous avait engagés à quitter notre confortable mouillage; à force de labeur, et en se faufilant à droite et à gauche, les navires parvinrent à gagner une vingtaine de milles vers le nord-ouest; mais là, au cœur même de l'ennemi, nous dûmes nous arrêter, ne comptant plus que sur une bourrasque pour nous tirer de ce mauvais pas.

Sur la côte, de grands glaciers descendent entre les collines comme de gigantesques couleuvres blanches; en arrière, on les suit des yeux pendant quinze ou vingt kilomètres, puis ils se perdent dans l'espace sans bornes.

Enfin la glace, relâchant son étreinte, nous permet de

reprendre notre route et d'arriver sur une vaste nappe d'eau claire. Quelle rapidité merveilleuse dans ces changements de décor! Il y a deux heures à peine, les navires étaient assiégés de toutes parts; maintenant, voguant sur la mer libre, nous fendons les flots devant une brise fraîche du sud, à la vitesse de sept nœuds. Ce matin, on n'aurait pu voir une cuillerée d'eau sur le pack; ce soir, aussi loin que s'étende le regard, on ne distingue pas un fragment de glace! Le baromètre social remonte soudain.

En passant près de la rive occidentale, nous avons l'occasion de vérifier nos suppositions sur ce que Hayes a nommé les îles de Bache et de Henry. Ces terres sont, sans conteste, réunies l'une à l'autre; font-elles partie du continent ou non, c'est ce que nous n'avons pu déterminer. Je les crois une péninsule où le trapp serait sous-jacent au grès, et de formation autre que le côté sud du détroit, qui est de nature granitique. Elle paraît entièrement dépourvue de végétation et a une ressemblance frappante avec le calcaire silurien qui entoure l'inlet du Prince Régent; les stratifications s'en inclinent vers le nord, à un angle d'environ 6 degrés.

Notre joie ne pouvait être de longue durée. Huit heures suffirent pour mettre à néant nos grandes espérances de marche triomphale vers le nord: le pack se referma autour des navires, nous obligeant à les amarrer à un floe, jusqu'à ce que l'ennemi voulût bien nous laisser passer. Déjà dans le cours de la journée, nous avions rencontré des « champs » formidables, les plus épais que nous eussions encore vus; certes, ils n'auraient pas épargné le bâtiment assez malheureux pour se laisser « pincer [1] » entre deux de ces colosses.

1. *Nip*, pincée, égratignure, coupure; mot adopté dans le vocabulaire arctique pour désigner le front du pack qui brise et anéantout ce qu'il trouve sur sa route. (*Trad.*)

Au large de la pointe Albert, nouvelle et terrible alarme. Le floe auquel les navires sont fixés commence à dériver vers un énorme iceberg atterri. La catastrophe paraît inévitable : « clavés » entre les deux masses, nous allons être broyés sans miséricorde. Que faire, sinon se préparer à la fatale collision ! On enlève le gouvernail et l'hélice, on prend toutes les mesures possibles pour sauver les équipages quand les navires seront détruits ; puis nous attendons en silence la lutte mortelle des Géants.

La *Découverte*, dans le principe, était plus exposée que nous ; une légère déviation du floe la dégagea quelque peu et plaça l'*Alerte* sur l'avancée du « champ ».

Avec une vitesse que chaque seconde semble accroître, celui-ci se précipite sur le berg immobile et menaçant ; il l'atteint, et, continuant sa marche terrible, s'élève sur les flancs de la montagne d'albâtre dont les débris, mêlés aux siens, croulent avec fracas sur les glaces... Notre sort allait s'accomplir. J'eus le temps de penser qu'il était bien dur de perdre notre brave navire au début même d'un voyage si plein de promesses. Tout d'un coup l'iceberg, tournant lentement sur sa base, détermina dans le floe une fissure qui le partagea en deux moitiés ; celles-ci s'écartèrent l'une de l'autre : nous échappions aux mâchoires du monstre, sans autre dommage que de très légères avaries.

J'étais trop occupé sur le pont pour penser à mes propres affaires ; un camarade complaisant avait entrepris de faire mon « sac » en cas de perte du navire. L'alarme passée, j'examinai curieusement le viatique préparé pour moi pendant le trouble universel : c'était mon journal de bord, une Bible et le livre de prières de l'église anglicane, quelques photographies et trois boîtes de sardines !

Les journées où la glace nous empêchait de marcher,

il ne faut pas croire qu'elles fussent consacrées à la paresse; nous avions, au contraire, plus de besogne sur les bras que lorsque des espaces d'eau libre s'étendaient devant le navire. Il fallait que la vapeur fût constamment prête pour qu'on pût partir à la minute même; il fallait surveiller de près tous les mouvements du pack. Souvent on avait à décrocher les ancres à glace et à pousser les bâtiments plus loin pour éviter au passage un floe ou un iceberg en dérive. Parfois lorsque le pack faisait mine de s'ouvrir ou paraissait se relâcher un peu, on essayait une sortie; mais nous y perdions beaucoup de charbon sans profit, et désormais nous ne nous mîmes en marche qu'à bon escient et lorsqu'une allée suffisamment large se formait dans la direction à suivre. « Lentement, mais à coup sûr » devint notre devise.

Le « nid de corbeau » n'était jamais sans occupant : le capitaine Nares y avait élu domicile et n'en descendait point, même pour les repas; dormir dans son cadre, il n'en était plus question. De ce perchoir, il observait les mouvements de la glace, étudiait les marées et les courants, l'influence des vents sur le pack. C'est par suite de cette sollicitude infatigable que nous avons pu gagner du terrain pied à pied, pouce à pouce.

Le matin du 8 août, nous sommes au cap Victoria, mais au prix de graves avaries causées aux barres des deux navires par leur collision avec les floes, lorsque nous reculions afin de prendre l'élan nécessaire pour rompre les minces rubans de glace qui fermaient souvent la route. Quelques heures d'arrêts forcés nous permirent de visiter le rivage; mais le débarquement fut extrêmement difficile par suite de la « banquette de glace » adhérente à la berge, et qui, s'élevant à une hauteur de près de quatre mètres, ressemblait à un mur perpendiculaire de cristal. — Perpendiculaire, ai-je dit, sur-

Le nid du Corbeau. (Page 60.)

plombant plutôt, car l'action de l'eau en affouillait la base et rendait ce rempart à peu près inaccessible. A l'aide d'une longue gaffe et de cordes, nous parvînmes à l'escalader, les mains horriblement entamées; la surface anfractueuse de la glace les coupait comme un canif. Par bonheur, aucune partie de la banquette ne céda sous notre poids tandis que nous exécutions cette grimpade; nous aurions été précipités dans le bateau au risque de nous casser les membres ou la colonne vertébrale.

Les débris anguleux du calcaire ardoisier qui composent les collines rendirent très pénible une course qui, du reste, devait être inutile, la brume et les ondées de neige nous empêchant d'étudier la nature des glaces et nos chances de progrès. Les falaises qui flanquent le cap sont érodées par les intempéries et présentent l'apparence « crénelée » si commune aux calcaires siluriens du pourtour de l'inlet du Prince Régent et du détroit de Lancastre. — On recueillit quelques fossiles; en fait de végétation, nous aperçûmes une poignée de saules rabougris et un seul saxifrage. De profonds ravins, entièrement nettoyés de neige et de glace, s'étendaient au loin dans les terres; la plage offrait des vestiges de stations antérieures: le site de huttes d'Esquimaux, quelques petits cairns et pièges à renard.

Jusqu'ici nous avions continuellement reconnu les traces de ces peuplades sur la rive occidentale du détroit de Smith; elles prouvent, dans mon opinion, que les « mangeurs de poisson cru » étaient autrefois bien plus nombreux. Que sont-ils devenus? La solution de ce problème ethnographique serait du plus haut intérêt. Ces populations ont-elles diminué peu à peu? ou bien, émigrant plus au sud, nous montrent-elles leurs descendants dans les « montagnards polaires » de Ross, et ces tribus établies des deux côtés du détroit de Lancastre,

avec lesquelles nos baleiniers ont de fréquents rapports?

Il est certain que, dans des siècles assez reculés, des peuplades aborigènes de l'Asie ont dû se diriger vers le Groënland par ces latitudes élevées; on a retrouvé des traces de leurs campements le long des rives de l'archipel de Parry, de l'île Melville au détroit de Lancastre, où, à Port Dundas et dans l'inlet de l'Amirauté, quelques familles d'Esquimaux habitent encore. L'amiral Sherard Osborne et mon cousin, M. Clements Markham [1], ont étudié ce sujet pendant l'expédition de 1850-1851 et énuméré tous les vestiges de ces peuplades, qu'on a découverts dans l'archipel de Parry. — Nous avons trouvé des traces identiques à l'ouest des canaux qui du détroit de Smith conduisent vers le nord, au cap Sabine, sur les rives du détroit de Buchanan, à l'île Norman Lockyer, aux caps Hilgard, Louis-Napoléon, Hayes, Frazer, à Port Radmore, à l'île Bellot. Le point le plus septentrional où notre expédition ait reconnu quelque évidence du séjour des hommes, est le cap Beechey (81° 54′ N.). Le naturaliste de la mission y a recueilli la carcasse d'un grand traîneau de bois, une lampe de stéatite, un racloir à neige fait d'une dent de morse. Au delà de ce parallèle, aucun de nos semblables ne doit avoir vécu. C'est la limite nord des courses des Esquimaux; là, sans doute, ils auront traversé le détroit pour s'acheminer vers le sud sur les rives de la Terre Verte. La station permanente la plus boréale qui soit au monde est maintenant Etah, près de Port Foulke. Dans les conditions présentes du climat, il serait impossible, même pour ces indi-

1. Voy. *Selection of Papers on arctic geography and ethnology*, imprimés à l'usage de l'expédition par la Société géographique de Londres, p. 163.

gènes, d'habiter, près du 82me degré de latitude, les parages du cap Beechey jusqu'où avaient erré leurs ancêtres. Notre expédition n'a point résolu le problème de ces migrations étonnantes sur les rives polaires ; elle l'éclaire de nouvelles lueurs. Nous en avons établi la borne septentrionale et prouvé que ce n'est point du nord que les Esquimaux descendirent au détroit de Smith ; ils voyagèrent en nomades le long de ses rivages jusqu'à ce que les flocs paléocrystiques du canal de Robeson vinssent les avertir qu'ils n'y trouveraient pas le moyen d'exister. La peuplade rencontrée en 1833 par le capitaine Clavering, sur la côte orientale du Groënland, ne pouvait provenir de l'extrême nord de cette terre ; elle avait dû se rendre du cap Farewell à leur séjour d'alors dans les environs des îles du Pendule. Nos travaux apporteront leur contingent de renseignements pour la solution définitive d'une question ethnologique fort importante, mais dont on ne connaîtra toutes les données que lorsque l'exploration de l'aire du pôle sera un fait accompli.

CHAPITRE VII

UNE CHASSE AUX MORSES — NOS ATTELAGES POLAIRE

« Ainsi, les montagnes de glace de la Nouvelle-Zemble, œuvres délicates du gel, s'élèvent blanches dans les airs et étincellent sur le rivage ; un soleil pâle et sans chaleur tournoie dans le lointain, et les éclairs se jouent sur les glaces impassibles. Les neiges éternelles s'ajoutent à leur masse jusqu'à ce que ces brillantes roches percent le ciel bas. Hiver accumulé pendant des milliers de siècles, chaque cime chenue semble aussi ferme que l'Atlas. »

POPE.

Pour le reste de la saison navigable, je me contenterai de transcrire à leur date quelques extraits de mon journal de bord.

Dimanche, 8 août. — La neige tombée ce matin couvre entièrement les collines avoisinantes et forme sur le pont une couche épaisse de plusieurs pouces. Le temps s'élève dans l'après-midi ; mais la glace emprisonne les navires qui dérivent avec elle vers la côte. Au moyen de la vapeur, nous faisons des efforts inouïs pour atteindre un étroit chenal que nous voyons s'ouvrir à cent mètres seulement de distance. A quatre heures l'*Alerte* reçoit une légère « pincée », la glace s'empilant contre nous jusqu'à la chaîne des haubans ; par bonheur, elle est trop molle

pour nous causer de graves avaries. Bientôt après, elle commence à se dilater, le pack cède peu à peu, montrant çà et là de larges allées d'eau, sans doute par suite de la cessation absolue du vent. On réussit à retirer les navires de leur position désagréable, et à les mettre à même de saisir toutes les occasions possibles pour continuer leur route.

Minuit. — Les voies de la glace sont insondables! Il y a cinq heures à peine, nous regardions, sans espoir de l'atteindre de sitôt, la Terre de Grinnell se profiler à l'horizon lointain; et voici qu'en ce moment nous sommes amarrés à la « banquette » de la baie Franklin Pierce, sur la rive sud d'icelle.

Cette course rapide nous a transportés de joie; le cap Frazer est maintenant près de nous, ce cap que nous considérions comme notre Rubicon. Une fois ce promontoire franchi, nous pouvons raisonnablement compter sur des *eaux du nord* semblables à celles de la mer de Baffin; la glace doit s'accumuler dans la partie évasée du détroit de Smith, comme le « pack du milieu » dans la baie de Melville et le détroit de Davis.

Sur le même parallèle que le cap Frazer, Kane rencontra ce qui lui parut être la mer libre; Hayes la revit à son tour. Le *Polaris* navigua sur ces « eaux du nord ». Pourquoi ne pas espérer semblable chance?

Dans l'après-midi, la glace s'ouvre d'une façon miraculeuse; un chenal assez large s'étend d'une rive à l'autre; comme si elle s'était dilatée expressément pour nous, elle se referme dans notre sillage avec une rapidité telle, que la *Découverte*, s'étant attardée quelque peu, se voit réduite à forer un passage pour nous rejoindre.

9. — Ce matin, nous faisons à grand'peine six ou sept kilomètres de route, puis le pack nous assiège et nous force à amarrer les navires. La neige d'hier a recouvert

l'eau d'une bouillie visqueuse, moitié glace et moitié givre, qui gêne considérablement la marche.

L'intéressant ouvrage du docteur Hayes rapporte que « sur la côte entière de la Terre de Grinnell on n'aperçoit point de glacier ». Glacier *à icebergs*, aura sans doute voulu dire l'auteur; car, au fond de la baie Franklin Pierce, il en existe deux assez grands, mais n'arrivant pas encore à la mer; on en voit un autre sur la même rive, à quelques milles vers l'ouest.

Les trois jours suivants, l'ennemi ne nous permet pas de bouger; pour occuper nos loisirs, nous prenons sur le floe une série complète d'observations magnétiques : l'inclinaison de l'aiguille est de 85° 34′. La drague et le filet traînant nous donnent d'excellents résultats. Parmi les nombreuses curiosités zoologiques ramenées d'une profondeur de quinze brasses, on distingue quelques crinoïdes : ces échinodermes sont très rares; on n'en connaissait qu'un petit nombre de spécimens avant que les draguages en mer profonde, exécutés par le *Challenger*, eussent attiré sur ce sujet l'attention des naturalistes.

Afin d'observer les mouvements du pack de quelque cime élevée, nous visitons une petite île qui portera désormais le nom de Norman Lockyer, l'illustre astronome. Franchissant la banquette de glace qui sert de rempart au rivage, nous arrivons sur une longue plage schisteuse qui monte par des terrasses régulières jusqu'à plus de quatre-vingts mètres au-dessus du niveau de la mer; les érosions successives produites par la marée sont parfaitement visibles; l'exhaussement graduel du sol est démontré sans conteste. Cette petite île reculée nous montra plusieurs vestiges d'un séjour des Esquimaux, de date fort ancienne sans doute : les sites de plusieurs campements, une pointe de harpon en os. Le point culminant s'élève à cent soixante-dix ou cent quatre-vingts

Chasse aux Morses. (Page 67.)

mètres; elle est de formation calcaire et sur nombre de roches, vers le sommet surtout, on aperçoit distinctement des traces de l'action glaciaire. La végétation est pauvre; de temps à autre, on voit entre les pierres des touffes de pavots et de saxifrages, des saules.

Trois morses énormes faisaient paresseusement leur sieste sur un gros glaçon du rivage, étalant dans toute sa masse leur disgracieuse carrure. Les volontaires se présentaient en foule, impatients de leur courir sus; mais une attaque mal ordonnée n'aurait abouti qu'à une déroute; il fut décidé qu'on expédierait la baleinière, pourvue d'un fusil-harpon et de tous les engins usités pour occire ces malheureuses bêtes et en parfaire la prise.

S'en approcher ne fut point chose aisée : tantôt il fallait porter l'embarcation par-dessus des débris de floe, tantôt la pousser à travers une pâte de neige et de glace où les rames devenaient inutiles; à la sueur de notre front, et tremblant de peur que le bruit ne les alarme, nous arrivons à une dizaine de mètres des dormeurs. Leur sommeil était si profond que rien jusque-là ne les avait avertis du danger. Ils s'éveillent enfin, soulèvent leur tête velue, et renâclant par secousses spasmodiques, nous montrent trop clairement qu'ils songent à battre en retraite.

Choisissant le plus gros de la bande, notre harponneur épaule avec soin son fusil; chacun retient son souffle.... Le coup part, un rugissement de colère et de souffrance y répond; les trois morses disparaissent sous l'eau; mais le glaçon sur lequel ils reposaient tout à l'heure est couvert de sang; l'animal a été « croché ». Bientôt, nous le sentons tirer sur la ligne du harpon; l'embarcation commence à ballotter. On se jette sur les lances et les carabines, car les « vaches de mer », une fois que la douleur les a irritées, ne sont plus des adversaires à dédaigner; on les a vues enfoncer de leurs formidables défenses les bordages

des baleinières et mettre en péril la vie de ceux qui les montaient. — Nous n'avions pas longtemps à attendre : le bouillonnement de l'eau annonçait que le monstre allait reparaître. Un instant après émergeait sa face barbue où flambaient ses yeux rouges, animés de rage furieuse : nous la saluâmes de la décharge de nos carabines : cette chaude réception accrut encore la frénésie de l'animal qui, maintenant, s'attaquait à l'embarcation; mais nos armes nous assuraient la victoire. Le morse succombe bientôt; on remorque vers le navire ce gibier gigantesque; on le hisse sur la glace où il est promptement dépouillé et débité en quartiers. Le lard et une partie de la chair sont placés dans des barils, addition très précieuse au peu de vivres que nous avons pour les chiens.

Le lendemain, un autre morse vient s'ajouter à nos trophées.. Là devaient se borner, hélas! les triomphes de l'expédition sur les vaches marines. Leurs côtelettes furent longtemps très demandées; nos fins gourmets déclarèrent le foie un mets excellent, encore supérieur aux fritures de porc frais.

Les morses sont généralement difficiles à tuer : en outre de leurs crânes épais, de leur peau presque impénétrable et doublée d'une profonde couche de graisse, ils ont la vie très dure. Une blessure de balle finira peut-être par amener la mort; mais au début de la chasse, elle ne sert qu'à irriter l'animal, et partant, à le décider à la fuite; le harpon seul en garantit la capture; encore faut-il arriver assez près pour pouvoir le lancer.

Pendant nos arrêts temporaires dans le pack, on saisissait avec ardeur toutes les distractions possibles et les glaces du large renvoyaient souvent l'écho des rires joyeux de nos hommes. Plus que toute autre compagnie, et surtout quand la marche en avant est entravée, une expédition arctique doit être constamment occupée, intéressée, amu-

sée; à tout prix, il faut éloigner la mélancolie et le découragement.

Aussi, en quittant l'Angleterre, avions-nous emporté toutes sortes de « jeux ». On sortit de sa boîte un beau ballon de cuir, et si les choses ne se passèrent pas suivant les règles expresses de ce divertissement, du moins s'y livra-t-on avec un entrain indescriptible. Du moment que son pied lançait la balle dans l'espace, Jack était satisfait, n'importe quelle direction prenait celle-ci. Tous de courir après, officiers et matelots; s'en donner à cœur joie, voilà la devise générale.

Patiner, glisser sur la glace étaient aussi à l'ordre du jour; le rang ou l'âge, nulle « grandeur » n'empêchait que tous prissent leur part des jeux. D'autres fois, on attelait les chiens à un traîneau vide, tandis qu'un apprenti automédon, impatient de faire claquer le fouet aux longues courroies, s'asseyait sur le siège et partait au grand galop sans souci des flaques et de la glace pourrie : il lui fallait ses quinze kilomètres à l'heure ! Bientôt il rentrait à bord, trempé jusqu'à la moelle, mais heureux de voir que lui aussi était conducteur de chiens.

Nos bêtes, je l'ai peut-être dit, logeaient à l'avant du navire, soignées par nos hommes et en grande faveur auprès d'eux. Naturellement, chacune eut bientôt un sobriquet, moins harmonieux que caractéristique : *Gingembre* offrait la couleur du pain d'épice; *Bruin* avait perdu sa queue à la bataille; les yeux d'*Ecubier* n'étaient pas fendus dans la direction désirable; *Tristes côtes* portait aux flancs une blessure récente; puis venaient *Topsy*, *Sally*, *Finot*, *Jessy*, etc., etc.

L'Angleterre n'avait à bord qu'un seul représentant de la race canine, Nellie, ma fidèle camarade; celle-ci ne se gênait guère pour montrer son déplaisir et son dégoût de la présence à bord de cette « vile populace »; rien ne

put la décider à faire connaissance avec les chiens esquimaux; établie à l'arrière, elle surveillait d'un œil jaloux tous leurs efforts pour envahir son domaine, où elle ne leur laissa jamais poser le pied.

A peine ces animaux furent-ils installés à bord, qu'il se manifesta au milieu d'eux une maladie nerveuse, une espèce de rage qui devait diminuer leur nombre d'une façon inquiétante : ils se jettent à terre en proie à des accès ensuite desquels ils s'élancent frénétiquement çà et là, comme dépourvus de sens; ils tombent à l'eau et se noient, ou prennent la fuite et disparaissent pour toujours sur les déserts de glace; quelques-uns guérissent; la mort vient terminer les souffrances des autres, mais si lentement qu'il faut parfois les tuer d'un coup de fusil.

Toutes les expéditions polaires ont eu à compter avec cette épizootie à laquelle on n'a pas trouvé de remède. Chose curieuse, l'hydrophobie vraie est inconnue au Groënland : les hommes mordus par ces chiens furieux n'ont jamais à craindre de résultat funeste. Pendant qu'elles tiraient au traîneau, nos bêtes étaient en outre attaquées de crampes violentes et subites; l'écume à la bouche, elles se roulaient sur la neige, en proie à de vives souffrances; il fallait les dételer à l'instant; un moment après, elles se relevaient pour rejoindre la caravane; nous les remettions aux sangles, où elles travaillaient comme devant.

Le docteur Colan a longuement étudié la nature et les causes de cette affection; je ne doute point que ses recherches ne répandent sur ce sujet une lumière qui sera précieuse pour les expéditions futures et les aidera à conserver ces auxiliaires indispensables.

Les chiens employés au traîneau sont toujours attelés de front, et jamais, comme on le croit généralement, en tandem, l'un à la suite de l'autre. On en met de six à douze par véhicule. Chacun d'eux peut tirer jusqu'à

soixante quinze kilogrammes ; mais c'est chose excessive et qu'on ne saurait exiger pour une période quelque peu prolongée. Ils sont si forts, si endurcis à la fatigue, que, sur des glaces unies, ils feraient, ainsi chargés, des étapes de quarante à cinquante kilomètres ; avec un poids plus léger, mais toujours à la condition de voyager sur une surface plane, on en a vu arriver à cent quarante ou même cent soixante kilomètres dans les vingt-quatre heures.

Je ne connais pas de jouissance plus excitante qu'une course de ce genre si le temps est favorable, le thermomètre à une hauteur moyenne, la glace parfaitement lisse, le véhicule pas trop lourd. Supposons toutes ces conditions renversées : une atmosphère épaisse et brumeuse, des rafales violentes, des tourmentes de neige qui vous aveuglent, une température à 40 degrés au-dessous de zéro, une glace anfractueuse, un traîneau surchargé, une meute obstinée et rendue de fatigue..... certes, ce n'est plus un amusement !

La sensation est nouvelle et délicieuse de glisser sur la glace à la vitesse de quinze kilomètres à l'heure : la neige fine vous fouette la figure tandis que les chiens dévorent l'espace, lancés pêle-mêle à l'assaut de la distance, ou dévalent à fond de train les flancs d'un ravin profond où il faut prendre les précautions les plus minutieuses pour ne pas capoter et cabrioler par-dessus la tête des chiens. — Mais quand, par une température glacée, on ne rencontre que des hummocks ou de lourds amas de névés roulés, le cas est bien différent. Dès que l'un ou l'autre de ces obstacles détermine le moindre arrêt, vos bêtes se couchent et vous regardent avec l'impertinence la plus provocante. Rien ne vous sert d'avoir recours au fouet : vous frapperiez à mort qu'elles ne bougeront point jusqu'à ce qu'on ait enlevé la barrière ou porté le traîneau au delà de ce qui retardait la marche.

Le fouet est le grand régulateur de la meute; on ne peut devenir un bon conducteur qu'après avoir appris à le manier avec science. La mèche est une lanière de peau de phoque, longue de 5 à 6 mètres, et attachée à un manche court de 30 centimètres au plus. Dans les mains d'un habile cocher, c'est une arme formidable et qui inflige aux coupables de cruelles punitions. L'attelage ne connaît pas d'autre guide, et souvent nous nous sommes divertis à étudier la ruse et l'intelligence montrées par les chiens des côtés extérieurs de l'éventail (qui ont toujours plus que leur part de coups) à se glisser par-dessous les traits des autres, pour reparaître au milieu de l'attelage et échapper ainsi à la terrible lanière. A vrai dire, je ne sais guère de besogne plus désagréable que celle de démêler les courroies que toutes ces manœuvres des chiens enchevêtrent désespérément; et, cette œuvre de patience, il faut y procéder les mains couvertes d'épais gants de laine qu'on ne pourrait ôter sans s'exposer à de graves « froidures » causées par le gel.

Le poids des vivres qu'exige la nourriture de l'attelage empêche qu'on ne puisse utiliser ces traîneaux pour de très longues excursions. Notre expédition ne s'en est pas servie lors de ses explorations lointaines; mais pour des courses moins étendues, et quand l'important était de marcher vite, les chiens esquimaux nous furent des serviteurs inappréciables.

Les Chiens. (Page 72.)

CHAPITRE VIII

MARCHE LENTE A TRAVERS LES GLACES

> « Il se leva pour examiner la terre et la côte, impatient d'en découvrir davantage. La rive paraissait déserte et sans culture, mais il ne put juger si cette région, inconnue jusqu'alors, appartenait à l'homme ou aux bêtes sauvages. »
>
> VIRGILE.

12 août, jeudi. — Ce matin, de bonne heure, les flocs s'entr'ouvrant quelque peu, nous essayons d'appareiller, mais le pack demeure impénétrable. Ce nouveau retard nous cause une anxiété bien naturelle : nos dernières tentatives ont coûté beaucoup de charbon ; le stock de combustible diminue d'une façon alarmante; en outre, la saison navigable tire sur sa fin ; la jeune glace qui se forme près du navire a près de 3 centimètres d'épaisseur. La patience est pour le voyageur arctique une qualité aussi indispensable que la prudence et la persévérance, mais, en même temps, il doit être prêt à saisir aux cheveux la moindre bonne occasion. L'œil toujours au guet, il lui faut choisir et décider à l'instant même, sous peine d'un échec irréparable.

Vers midi, les navires furent de nouveau assiégés par le pack. L'*Alerte* réussit à enlever son gouvernail à temps; mais la *Découverte*, qui recevait plus directement l'assaut

des glaces, eut sa barre sérieusement avariée. On put la ravauder quelque peu et éviter ainsi d'avoir à la changer.

Le soir, les « champs » commencent à se diriger vers l'est. Replaçant en toute hâte nos deux gouvernails, nous nous mettons en route, et après s'être ouvert une voie à travers de minces traînées de glace, les navires atteignent enfin un superbe chenal s'étendant entre le pack et la côte. Après le cap d'Urville, nous arrivons devant une anse profonde; une combe y débouche où deux glaciers, l'un venant du nord-est, l'autre du nord, réunissent leurs vagues congelées en une vaste avancée terminale. A neuf heures du soir, nous sommes au cap Hawks, la pointe méridionale de la baie de Dobbin.

Ce superbe promontoire a été comparé avec quelque justesse au rocher de Gibraltar. La nuit était magnifique et sereine; nos deux navires doublaient silencieusement cette falaise majestueuse, sur une mer si calme et si unie que nous nous en servîmes comme d'un horizon artificiel pour faire une observation astronomique. Le cap paraissait surplomber nos têtes, tandis que nous le longions à toute vapeur; les eaux claires et tranquilles en réfléchissaient merveilleusement les murailles hardies; à sa droite et à sa gauche, des ravines profondes sillonnaient l'intérieur des terres pour disparaître ensuite au milieu des montagnes étincelantes de neige. Sous le soleil de minuit, un grand glacier brillait au sommet de la baie, elle-même couverte d'une mince nappe de cristal, interrompue seulement par des icebergs longs et bas, provenant sans doute du glacier. Çà et là quelques nuelles éparses sur le ciel bleu présentaient les teintes irisées qu'on leur voit si rarement; formant des bandes aux couleurs splendides et nettement définies, elles s'étendaient dans une direction horizontale; la mer transparente en reproduisait toutes les nuances et ajoutait encore à la splendeur de la scène.

Même sous le soleil d'Italie, je doute qu'on ait jamais eu de plus magique spectacle.

Amarrant les navires à un iceberg échoué, nous procédons à l'établissement d'un dépôt de vivres semblable à celui que nous avons laissé à l'archipel Cary. On y place en outre une yole donnée par le *Valeureux*. — Voici maintenant à notre arrière-garde plusieurs embarcations et deux grands magasins qui, en cas de perte des navires, pourraient nous suffire longtemps.

Pendant qu'on s'occupe de ces devoirs, nous abordons à une île voisine, celle de Washington Irving, pour y élever le cairn de rigueur ; à notre grande surprise, nous en découvrons un, ou plutôt ses débris. Nous l'attribuons d'abord à Hayes, qui, en 1860, a exploré ces parages, mais une plus minutieuse inspection nous montre qu'il doit être rapporté à une période beaucoup plus éloignée : les pierres qui le composent sont recouvertes de lichen. Dans son livre, du reste, le voyageur américain ne dit point avoir vu ou construit de cairn en cet endroit. Comment et pourquoi le petit édifice s'élève-t-il dans cette région désolée? Il ne peut être l'œuvre des Esquimaux, qui n'ont jamais soupçonné l'utilité et le but de ces amas de pierres. Quelque navigateur obscur des siècles passés l'aura-t-il érigé en témoignage de sa visite, qui, plus tard, ne sera pas revenu apprendre au monde les résultats de sa course aventureuse? Nul ne révélera ce mystère.

Inutile de dire que nous le démolissons avec soin, dans le vain espoir d'y trouver une note ou tout autre objet qui réponde à notre curiosité ; puis nous le reconstruisons sur une plus vaste échelle, en y déposant un relevé sommaire des faits et gestes de notre expédition.

Le dépôt établi, les navires avancèrent dans la baie ; il fallut recourir à la poudre pour nous ouvrir passage. On distinguait sur le floe les empreintes récentes d'un ours,

le premier dont nous eussions aperçu les traces depuis notre chasse malheureuse de la baie de Melville. Nos vaillants Nemrods en eurent inutilement la fièvre.

Les stratifications des terrains qui circonscrivent la baie de Dobbin paraissent singulièrement discordantes; dans certains endroits, elles ont une inclinaison de 18 degrés; dans d'autres, elles sont absolument horizontales. Cette irrégularité provient sans doute du trapp ou de quelque roche éruptive qui se sera ouvert une voie à travers les couches sédimentaires. Partout où ces dislocations sont apparentes, la couleur passe du gris sombre des calcaires environnants à une teinte brunâtre ou d'un beau rouge.

Dans l'après-midi, il faut se résoudre, pour la sûreté des navires, à leur tailler des docks dans la partie la plus solide du floe; on donne des ordres en conséquence, et, quatre heures après, nos bâtiments sont installés chacun dans son bassin.

Cette opération est souvent nécessaire pour empêcher le navire d'être broyé entre deux parois de glace lorsqu'il a la mauvaise chance de se trouver dans la sphère d'action du pack : celui-ci, en passant, peut dériver avec toutes ses forces contre le champ placé du côté extérieur et le pousser contre son voisin. On est parfois obligé d'y recourir lorsqu'on longe la glace de terre, quoique depuis l'emploi de la vapeur la chose soit devenue moins indispensable.

Nos équipes de « scieurs » sont organisées depuis longtemps, car il est indispensable que cette besogne s'accomplisse avec toute la célérité possible; les officiers et les hommes mettent la main à l'œuvre. Dès que retentit l'ordre : « Tout le monde sur la glace ! », la scène s'anime comme par enchantement; on construit les triangles, les scies sont mises en position, le dock est mesuré et marqué par des jalons plantés aux différents points d'intersection;

Nos équipes de scieurs. (Page 76.)

chacun s'adonne au travail comme si sa vie même dépendait de ses efforts individuels[1]. Trois seulement d'entre nous sont restés à bord : l'officier de quart, le mécanicien et le timonnier; on leur a remis le navire, et ce n'est pas une sinécure : ils ont à le conserver en mouvement pour lui faire éviter les débris de glace, tout en le maintenant dans une position qui lui permette d'entrer dans le dock dès que celui-ci sera terminé.

De temps à autre, l'eau rejaillissant en fusées, puis un bruit d'artillerie et une grêle de débris montrent que la poudre parle à son tour; elle nous débarrasse des glaces les plus épaisses; mais l'emploi des substances explosives exige une très grande attention, car il ne faudrait pas compromettre d'avance les parois du bassin.

Ce fut notre premier essai dans cet art, et l'inexpérience des travailleurs explique le nombre d'heures que leur prit l'opération; d'ordinaire, elle n'en demande que deux. Lorsque plusieurs bâtiments naviguent de conserve, on a grand avantage d'employer la totalité des hommes à pratiquer un dock assez spacieux pour contenir les navires à la fois.

En retournant à bord mouillés, transis, affamés, après quatre heures d'un semblable labeur, il est un peu dur de trouver tous les feux éteints; pas moyen de se sécher autour du poêle, pas moyen d'avaler une pauvre tasse de thé chaud. Pour ajouter aux délices de cette nuit, les chiens esquimaux qu'on a condamnés à camper sur le floe, amarrés à une des aussières, nous donnent, par

1. Au plus fort de la besogne, un de nos camarades, pour mieux travailler à la scie, ôta la pipe qu'il fumait et sans y penser davantage, la fourra dans la poche de son pantalon. Au bout de quelques minutes, il sentait bien à sa hanche une chaleur inaccoutumée, mais il l'attribuait à un exercice inaccoutumé aussi; tout d'un coup, une souffrance vive et intolérable lui indique sans conteste le siège de la douleur, il porte la main sur son côté; sa pipe avait brûlé culotte, caleçon, chemise et entamait maintenant la peau.

leurs hurlements lugubres, le plus hideux des concerts.

Au bout de deux jours de cette incarcération, le 15 août, après le service du matin, on voit s'ouvrir un large espace libre au milieu du canal. Nous tenons autant que possible à conserver à nos gens le repos du dimanche, mais aujourd'hui il n'y a pas une minute à perdre, la saison navigable approche de sa fin. La majeure partie de l'équipage s'occupe donc à pratiquer une passe à travers le floe intermédiaire, et pendant neuf heures, nous travaillons avec un acharnement sans pareil. La poudre vient à notre aide ; la dernière et plus effective des explosions est produite par huit torpilles variant entre 5 et 12 livres chacune et qu'on fait partir simultanément.

Le résultat de ce « fiou de djoy » comme disent en français les beaux parleurs du gaillard d'avant, est absolument merveilleux : le floe se fend et se partage dans toutes les directions ; les gaffes et les pics à glace nous permettent de parfaire un chenal splendide. On retire les navires du dock, et marchant sous vapeur, nous arrivons bientôt au cap Louis Napoléon. Mais le passage est si étroit, qu'en doublant le promontoire notre conserve touche le fond. Dans les circonstances où nous nous trouvions, le moindre délai pouvait devenir funeste, et c'est avec la plus vive satisfaction que nous vîmes la *Découverte* se relever presque aussitôt. Cette joie ne devait pas être longue : trois heures après, le navire arrivait sur la lisière d'un pack absolument impénétrable ; l'épaisseur des floes variait entre quatre et six mètres ; eussions-nous possédé des scies assez longues pour les entamer, il aurait été impossible de s'y tailler un dock. La poudre pratiqua une petite échancrure qui nous offrit un asile misérablement précaire ; la glace était si haute autour de nous que les embarcations suspendues en dehors de l'*Alerte* durent être ramenées sur le pont.

Trois jours se passèrent ainsi, trois jours d'excitation fiévreuse, où nous étions constamment sur le qui-vive, à piétiner sur place, c'est-à dire à manœuvrer constamment le navire pour éviter les bergs voyageurs et les floes qui menaçaient de se rejoindre. Notre seule distraction était de nous promener sur la rive, où nous fîmes l'ascension du mont Joy et du cap Hayes, mais de là-haut, dans la direction du nord, on ne vit pas autre chose que la même et lugubre scène qui s'étendait sous nos yeux..., une infranchissable plaine de glaces.

Deux fois, dans une journée, les navires coururent le plus grand danger. Un iceberg échoué près des navires, et qui jusque-là les avait abrités du pack, fut soudain remis à flot et dériva vers le large. Délivré de cette pression, le vaste champ auquel nous étions amarrés s'achemina à son tour sur un autre berg atterri un peu plus loin; ce fut un moment d'anxiété terrible; si, en moins de cinq minutes nous ne réussissions pas à nous dégager, les deux géants, tombant l'un sur l'autre, allaient nous écraser sans merci : « En haut tout le monde! » On assujettit à l'arrière une ligne dont l'extrémité est ensuite fixée à de grands hummocks; nous halons dessus de toutes nos forces, et parvenons enfin à écarter l'*Alerte*. Il s'en était fallu de l'épaisseur d'un cheveu! notre beaupré rasait encore l'iceberg, que le floe se ruait sur celui-ci avec une fureur telle que hummocks sur hummocks se heurtaient, se broyaient, s'empilaient, montaient à une hauteur prodigieuse : une seconde de plus, et un miracle seul aurait pu nous sauver.

Le fracas de ces glaces s'écrasant sur le berg était formidable à entendre, mais combien préférable ne trouvions nous pas ce bruit à celui qu'auraient produit nos membrures brisées de la même façon!

Ces journées où nous errions ainsi aux caprices du

pack furent horriblement fatigantes. Enlever la barre et la replacer, ôter et remettre l'hélice, voilà nos constantes occupations ; mais quoique ce genre d'ouvrage ne soit pas précisément récréatif, l'équipage ne bouda jamais le travail. Nos hommes étaient toujours gais, prêts à faire n'importe quoi, et n'importe comment. Quelle que fût la besogne indiquée, ils l'exécutaient avec un zèle qui se maintint pendant toute la durée de l'expédition et leur valut la haute approbation et la confiance sans bornes du commandant.

Le 19, la glace se dilata quelque peu; le soir, à la joie indescriptible de nous tous, on doublait enfin le cap Fraser.

Pendant les trois dernières semaines, nous avions avancé vers le nord de cent soixante-cinq kilomètres bien comptés, quatre un quart par jour en moyenne : ce modeste résultat nous avait pourtant coûté bien des veilles et des labeurs.

Le cap Fraser, hardi promontoire de quelque trois cents mètres d'altitude, se termine par une sorte d'éperon s'élevant de soixante mètres au-dessus du niveau de la mer. Au-dessus de ce talus, les falaises paraissaient percées de cavernes nombreuses, particularité que nous remarquions pour la première fois ; la cime de ce cap se couronne de roches aux formes étranges, et qu'une imagination vive pourrait prendre pour des animaux fantastiques, des monstres de la Fable, des tours crénelées. Un de ces chaînons présente un assemblage de dents que la carte nomme « les douze apôtres » ; mais, de tous les côtés, sous quelque point de vue que nous les ayons examinées, nous n'en avons compté que six. — « C'est, disait-on autour de nous, qu'obéissant aux règles d'un navire de guerre, une moitié de l'équipage paraît seule sur le pont, n'y laissant monter la seconde que son quart de veille terminé. »

A dix heures du matin nous sommes obligés de mouiller les navires dans le petit havre qu'on appelle la baie de Maury. Notre emprisonnement dans les parages du cap Fraser nous permet de constater l'exactitude des remarques faites par le docteur Bessels, du *Polaris*, sur la rencontre de deux courants de marée au large de ce promontoire. Ces observations, comme, du reste, toute la série de celles que nous avons prises plus au nord, c'est-à-dire dans les détroits de Kennedy et de Robeson, tendent à confirmer l'opinion que le Groënland est une île; les marées au nord du cap Fraser sont indubitablement les mêmes que celles de l'Atlantique boréal et côtoient la rive septentrionale de la Terre Verte. Contrairement à notre attente, le choc de ces deux courants n'amenait point une trop grande accumulation de glaces brisées, pas plus que n'en pouvait causer, à partir de cet endroit, le rétrécissement progressif du canal. Cette diminution de diamètre était un obstacle de plus pour les champs arrivant du détroit de Smith, mais par contre, elle facilitait la dérivation du pack qui, *en général*, est orientée du nord au sud.

Du sommet du cap John Barrow, qui se dresse comme une sentinelle près de notre petite baie, se déroule devant nous un spectacle bien fait pour dilater nos cœurs: au nord, la mer, qu'on peut suivre aussi loin que le promontoire Léopold de Buch, est sillonnée de passes suffisamment larges, quoique parsemées encore de nombreuses glaces flottantes. Vers l'est, on distingue le cap Constitution qu'entoure une vaste nappe d'eau; malheureusement, nous en sommes séparés par une grande étendue de pack. Cette flaque est sans doute similaire à celle qu'en 1855, Morton avait vue au même endroit, la « mer libre du Pôle », sur laquelle, l'imagination aidant, on a lancé tant de théories!

Notre retour au navire n'eut pas lieu sans de graves difficultés ; pendant notre absence, les glaces en dérive avaient comblé notre petit port de refuge et assiégé l'embarcation. Il fallut la hisser, la traîner, la charrier sur et à travers d'innombrables débris, avant de remonter à bord, harassés de fatigue et trempés jusqu'aux os, mais heureux d'y rapporter ces nouvelles, et l'espoir d'avancer de bonne allure.

Mercredi, 20. — Ce matin, à marée haute, les navires appareillent. Prenant avantage de divers chenaux qui se présentent, nous passons à la vapeur devant le cap Norton Shaw et arrivons par le travers de la baie Scoresby, havre grandiose qui conviendrait admirablement pour l'hivernage d'une expédition, si l'on trouve du gibier dans la région, chose probable d'après l'aspect général des lieux. Au nord-ouest, une colline en forme de cône parfait marque le trait caractéristique du golfe. Toute cette côte, du reste, présente de longues chaînes de hauteurs au profil presque identique et variant entre trois et six cents mètres d'altitude. Les cartes maritimes de la région fourmillent de fautes ; les distances relatives entre les indentations et les pointes sont erronées ; les positions toujours indiquées trop au nord.

Au large du cap Mac Clintock, nouvelle alerte, mais par notre faute cette fois : nous avons voulu nous faufiler entre deux floes qui dérivaient l'un sur l'autre ; le navire est mis à la « gêne » pendant quelques instants, puis les champs s'écartent et nous laissent passer. Devant le cap Collinson, il faut s'amarrer à l'un d'eux ; tous les chenaux orientés vers le nord se referment à la fois.

Le floe auquel nous nous cramponnons est maintenu dans l'immobilité par une couple d'icebergs atterris qui résistent à tous ses efforts ; le pack en entier marche vers le sud à la vitesse d'un nœud et demi par heure. Cette

dérivation rapide semble nous promettre des « eaux du nord » ou tout au moins, des glaces peu cohérentes.

Notre dernière halte a permis d'établir un petit dépôt de deux cent quarante rations au cap Collinson où, d'après les arrangements convenus, une escouade de la *Découverte* fera escale l'année prochaine, en route pour le cap Isabelle, à la recherche des lettres qu'on aurait pu y apporter d'Angleterre.

Samedi, 21. — De larges « allées » paraissent ouvertes vers le nord ; nous partons de grand matin, mais après deux ou trois heures d'efforts à la voile ou sous vapeur, nous ne réussissons pas à franchir le pack dans la direction souhaitée. Il faut revenir au dernier mouillage, sous le vent d'un iceberg ami ; la glace marche toujours vers le sud avec une vitesse merveilleuse.

Nos arrêts sont agrémentés de bourrasques furieuses et de tempêtes de neige. Une rafale fait chasser la *Découverte* sur ses ancres, et ce n'est pas sans peine que notre compagne parvient à s'amarrer de nouveau. Pour rejoindre l'espace libre qu'on voit ouvert dans le nord, nous essayons de mettre en branle le floe qui nous en sépare : les deux équipes s'occupent à en scier un fragment énorme qui retient à l'iceberg le reste de la masse ; c'est une trouée de trois cents mètres à pratiquer, mais l'immensité de la tâche n'est pas au-dessus de l'énergie de nos gens : ils se sentent capables de faire tout ce que l'on exigera d'eux.

Les travaux sont à peine en train que la glace commence à se relâcher vers l'est, et le capitaine, abandonnant son projet, se décide à tenter le passage au travers du pack lui-même. Les navires lèvent l'ancre à neuf heures et demie du soir et se tracent un chemin dans des glaces peu consistantes, jusqu'à une belle nappe d'eau qui se trouve être un lac absolument dépourvu de tout canal de sortie ; il faut se résoudre à y louvoyer sous voiles en

attendant qu'un mouvement du pack nous délivre de la prison.

A mesure que nous nous rapprochons du nord, les glaces deviennent plus épaisses et plus formidables ; la vie animale se fait rare. Les oiseaux disparaissent peu à peu ; de temps à autre, quelque phoque aux yeux questionneurs lève la tête au-dessus de l'Océan, mais salué d'une demi-douzaine de balles par nos carabines toujours prêtes, il replonge bien vite, hélas ! parfois pour reparaître sans vie ; ces pauvres bêtes payent bien cher un instant de curiosité, mais leur lard est en grande réquisition pour la nourriture des chiens.

Il semble que nous quittions la région des icebergs ; on n'en rencontre plus que de loin en loin, mais encore de dimensions colossales. Notre protecteur de ce matin mesurait près de deux cents mètres de longueur.

CHAPITRE IX

LE CANAL DE KENNEDY

« SECOND FORESTIER. — Je reste là-haut pour que nous puissions tirer tous les deux.
» PREMIER FORESTIER. — Non, le bruit de ton arbalète effraierait le troupeau, et mon coup serait perdu; visons la plus belle bête, et tirons ensemble. »

SHAKESPERE, *Henri VI.*

« Au fond d'une longue baie s'ouvre une anse défendue par une île des grandes vagues de la mer. Elle forme un port où les navires jettent l'ancre, à l'abri de deux promontoires qui s'avancent à droite et à gauche. »

VIRGILE.

Dimanche, 22. — La rapidité des changements qui se produisent autour de nous est vraiment inconcevable : il y a quelques heures, les navires étaient clavés fort et ferme au milieu d'un pack qui les pressait de tous côtés, et, maintenant, sous voiles et sous vapeur, ils bondissent sur la vaste mer, où seules quelques traînées de glace leur opposent un semblant de résistance. Nos grandes espérances sont réalisées : nous voici sur les « eaux du nord » et la houle balance les bâtiments d'une manière très perceptible. La banquise, plus solide et plus impénétrable que jamais, est massée à l'ouest du canal de

Kennedy ; mais devant nous, et sur la rive orientale, nous voyons la mer libre moutonner sous une fraîche brise du nord, soulevant et abaissant son sein en ondulations vraiment « océaniennes ».

Malheureusement pour nous, et surtout pour la célérité de notre route, le vent très violent et absolument debout, nous force de courir des bordées, chaudières allumées et sous voiles de misaine et d'arrière ; cependant ces mêmes grains poussent la glace vers le sud et vont déblayer notre voie. Par une température de 3 ou 4 degrés au-dessous de zéro, la bise est piquante et décidément désagréable ; le nid de corbeau et le banc de quart deviennent des postes peu commodes ; mais, nous faisons de bon ouvrage, et cela nous console.

Passant à la rive orientale du détroit, nous longeons l'île Crozier ; le cap Constitution se dresse juste en face de nous ; la description qu'en donne Morton est singulièrement fidèle.

Ce promontoire termine au nord une échancrure que Kane a nommée la baie de Lafayette. Il est escarpé, coupé presque à pic, sans banquette de glace. La base, comme celle du cap Indépendance, paraît affouillée en dessous par l'action de la mer et forme une terrasse surplombante qu'il serait impossible d'escalader. Morton l'essaya en vain. Nous n'apercevons sur les terres avoisinantes aucun signe d'une *mer de glace ;* à l'arrière-plan et sur les sommets qui circonscrivent le sud de la baie Lafayette, une teinte pâle pourrait en indiquer la présence ; toutefois ce seul signe est loin d'établir une certitude.

Les positions des divers points de ces côtes sont à peu près correctes et généralement sous les latitudes que leur a assignées le docteur Bessels, du *Polaris :* le contraste est frappant avec les cartes de l'autre rive du détroit où les erreurs se disputent le terrain : leur baie Karl Ritter,

Le chenal Kennedy. (Page 86.)

nous ne l'avons pas aperçue; la seule échancrure profonde que nous ayons trouvée de ce côté, est celle de Richardson qui sans doute aura été baptisée d'un autre nom par le docteur Hayes.

Chose singulière! à l'ouest du canal Kennedy, la terre est ensevelie sous la neige; il n'y en a pas du tout sur la rive opposée. Ce n'est pas, entre les deux côtes, la seule différence qu'on puisse noter : leur « physionomie » est absolument dissemblable, quoiqu'elles appartiennent sans doute à la même formation géologique. Celle de l'est forme un plateau à sommets tabulaires s'élevant à une hauteur de six cents mètres et séparés par de larges vallées; la stratification des falaises est régulière et horizontale. A l'ouest, au contraire, elle se compose de montagnes coniques montant parfois à douze cents mètres, et coupées de ravines profondes; les couches sont si contournées que l'inclinaison en varie entre 10 et 45 degrés. A l'est, la terre semble s'être exhaussée lentement et graduellement; celle de l'ouest parait avoir été soulevée tout à coup; les combes étroites qui les entaillent ressemblent à des lits d'anciens glaciers.

Lundi, 23. — Vingt-quatre heures de course splendide, favorisée quelque temps par une brise fraîche du sud. Hélas! nous sommes maintenant au bout de notre rouleau!

Après avoir passé devant la baie de Bessels, nous arrivons au cap Norton pour y retrouver notre implacable ennemie; son armée s'étend d'une rive à l'autre du Bassin de Hall; des floes de dimensions formidables occupent le nord du détroit; pas une allée, pas un laquet, pas une flaque d'eau!

La baie du *Polaris* est assez près pour qu'il soit possible de distinguer clairement le site du quartier d'hiver des Américains : la banquise nous interdit d'en approcher

davantage, mais le vent qui souffle du sud sera sans doute suivi de calmes ou de brises du nord, et les glaces se relâcheront nécessairement sous leur influence. La *Découverte* débarque au cap Norton un petit dépôt de deux cent quarante rations pour ravitailler les compagnies que l'on enverra plus tard visiter le fiord de Petermann ; puis les deux navires mettent à la voile et retournent à la baie de Bessels où nous jetons l'ancre par sept brasses, à l'entrée même du havre et sous la protection de l'île Hannah.

La baie de Bessels est un fiord étroit et long, orienté du N. O. au S. E., et rayé sur les deux côtés par de petits glaciers dont quelques-uns jettent leurs icebergs dans les eaux qui en sont littéralement couvertes. Le golfe lui-même nous paraît avoir été le lit d'un large courant de glace, dont la moraine terminale fut sans doute l'île Hannah, située juste par le travers de l'estuaire : la structure de celle-ci le démontrerait suffisamment ; ce n'est qu'un immense amas de cailloux roulés et de terrain meuble, sans base déterminée, sans roches sous-jacentes.

Nous pûmes aussi observer la *mer de glace* sous laquelle, assure-t-on, le continent groënlandais est enseveli tout entier : le fiord de Petermann et la baie de Bessels en seraient ici les déversoirs.

On a vu aujourd'hui quelques canards eiders, un phoque, des dovekies et une mouette.

Le capitaine Feilden et M. Parr débarquent au nord de la baie pour escalader une haute colline d'où ils examinent la mer septentrionale : glace, glace et toujours glace, on n'aperçoit point autre chose.

D'après ce que nous pouvons en juger, la rive ouest du Bassin de Hall semble se terminer abruptement dans les parages du cap Union et ne pas continuer vers le nord comme sur la carte américaine. Je me défie de cette

« Terre du Président » qu'auraient vue les hommes du *Polaris*. La côte me paraît s'arrêter vers le quatre-vingt-troisième parallèle nord; et s'il en est ainsi, nos chances de gagner une haute latitude boréale sont décidément compromises : il faudra se rabattre sur les explorations à l'est ou à l'ouest.

Le soir, le capitaine et moi visitons l'île Hannah, sur le point culminant de laquelle on construit un cairn où je dépose les documents accoutumés. Tout ce que nous voyons de là-haut ne fait que confirmer le rapport de nos camarades : l'ouest du détroit semble libre jusqu'au cap Lieber; une étroite allée s'étend entre les navires et ce promontoire; nous tâcherons d'en profiter.

Jeudi, 24. — Le capitaine est parti de bonne heure pour gravir la colline de six cents mètres qui s'élève au-dessus du cap Norton, et se rendre compte de nos chances de traversée. On jette la drague, mais avec de médiocres résultats : le continuel va-et-vient d'icebergs plus ou moins échoués ne permet guère à la vie organique de se développer sur les fonds; mais les calcaires de la côte sont criblés de fossiles et l'on en recueille en grand nombre.

A midi, le canot du capitaine, mouillé par le travers du cap Norton, nous fait le signal d'appareiller. Ces ordres sont promptement obéis, et nous nous dirigeons vers la rive opposée après avoir rallié le commandant. Il nous donne la très bonne nouvelle que, du sommet du promontoire, il a vu un chenal splendide, conduisant à la côte ouest et probablement jusqu'au cap Beechey. Le « baromètre social » remonte de plusieurs degrés.

Notre stock de charbon diminue rapidement; pas n'est besoin de grands calculs pour prouver que nous ne pourrons nous permettre longtemps ce genre de navigation. Mais, sous ces latitudes, que faire sans la vapeur?

Dix heures du soir. — Comment décrire les alternatives

de joie et de désappointement qui viennent ballotter les pauvres mariniers polaires? Des rêves les plus ambitieux on tombe dans les bas-fonds du désespoir! Il y a deux heures à peine, nous fendions les flots d'une vaste mer libre, certains d'arriver bientôt au cap Beechey, voire même au cap Union, tous deux parfaitement en vue: de tribord, nous distinguions au loin les promontoires Brevoort, Sumner et Stanton.

Mais au large du cap Baird, notre adversaire nous guette, et cette fois encore triomphe de nos efforts. Il faut maintenant cheminer à grand'peine dans la direction du cap Bellot, par le travers de l'estuaire Lady Franklin et chercher un abri où nous attendrons patiemment que le vent du nord nous ouvre un passage. Notre course sur le canal de Kennedy nous donne une vue admirable de ce que l'on appelle le fiord de Petermann. C'est un inlet très vaste, au fond duquel on n'aperçoit aucune terre; problème géographique à résoudre par nous. De même pour le « Lady Franklin-Sound ». Est-ce un détroit, est-ce un golfe? Je penche pour la dernière hypothèse; mais, je l'espère, nous saurons bientôt à quoi nous en tenir.

Mercredi, 25. — Ce matin, à une heure, en serpentant lentement parmi les floes qui bordent la côte nord de l'estuaire Lady Franklin, nous apercevons un troupeau de bœufs musqués, pâturant à loisir sur une colline peu éloignée. Les chasseurs sautent sur leurs carabines, et tandis qu'on prépare les embarcations, les navires s'arrêtent dans un joli petit port, blotti au milieu des terres et protégé de la mer par une grande île : on laisse tomber les ancres et nous nous élançons à la poursuite du gibier.

Partageant notre effectif en trois bandes, nous nous avançons à pas de loup vers le troupeau pour le cerner et le capturer tout, jusqu'à la dernière tête. L'excitation de la chasse nous transporte, mais bien plus encore la perspec-

Une des premières victimes fut le taureau. (Page 91.)

tive des repas délicieux qui vont être notre partage! Entrecôtes fumants, foie de veau au délicieux arome, joies du palais auxquelles nous sommes depuis si longtemps étrangers, comme on vous savourera dès que nous serons rentrés à bord! Les casseroles sont prêtes et les cuisiniers sous les armes.

Sages avions-nous été de disperser nos forces : au retentissement du sifflet d'un des navires, les bœufs musqués prennent l'alarme et détalent à toute vitesse vers un profond ravin. Une couple de chasseurs les attendait, qui, déchargeant leurs armes, en abattent deux sur le coup. Les autres, tournant tête sur queue, s'élancent à l'escalade d'une colline escarpée, pour trouver deux nouveaux ennemis qui font mordre la poussière au reste des malheureux ruminants.

Une des premières victimes fut le taureau de la bande, un noble animal, à la vie si tenace qu'il fallut, pour l'achever, tirer plusieurs coups presque à bout portant.

Enthousiasmés de notre succès et ayant envoyé quérir main-forte pour transporter le butin au navire, nous dépouillons, nous vidons, nous débitons le gibier, et cela aussi lestement que possible, pour que cette venaison précieuse ne s'imprègne pas de l'odeur de musc. La curée ne put être ni vite, ni bien faite, car nous n'avions pas tous de couteaux dans nos poches; à neuf heures du matin, cependant, on hissait à bord neuf cent soixante kilogrammes de bonne viande fraîche, aubaine inappréciable pour le commissariat.

Cet animal, l'*Ovibos moschatus* des naturalistes, forme un genre intermédiaire entre les races ovine et bovine; on ne le rencontre que sous les hautes latitudes, quoique, assure-t-on, certains voyageurs en aient vu des traces au cinquante-neuvième parallèle. En troupeaux de quelque

importance, on ne le trouve pas au sud du soixante-septième.

Les diverses expéditions arctiques hivernant dans les parages de l'île Melville ont tué des bœufs musqués en grand nombre ; sur la rive opposée du détroit de Kennedy, ils furent pour le *Polaris* la plus précieuse des ressources. L'équipage de ce navire en abattit vingt-six pendant ses douze mois de séjour dans ces latitudes. Ils vivent généralement en petites troupes ; de temps à autre, cependant, on en rencontre de solitaires. « Notre » bande comprenait un taureau, quatre vaches, deux veaux et deux génisses. Ces animaux se nourrissent des graminées chétives de ces régions et de lichens qu'en hiver ils savent déterrer sous la neige. D'après leur carrure, on ne peut guère supposer qu'ils soient vifs et agiles ; on les voit cependant escalader les collines et grimper sans fatigue sur les roches et les surfaces hérissées d'obstacles. Ils sont fort irascibles, paraît-il ; du moins, une fois blessés, ils se retournent contre le chasseur et ont souvent mis en péril la vie de leur adversaire. Leurs cornes sont très larges ; elles se rencontrent à la base et abritent le front et le sommet de la tête. Sur celle-ci, les balles ne paraissent produire aucun effet.

Le taureau seul nous donna cent soixante-cinq kilogrammes de viande.

Le port dans lequel mouillaient les navires paraissait réunir tous les avantages qu'on recherche pour des quartiers d'hiver, et le capitaine Nares arrêta qu'il y laisserait la *Découverte*. Le havre, très sûr, communiquait avec la mer par deux étroits goulets trop peu profonds pour que des glaces de grandes dimensions y pussent dériver ; les terres du voisinage offraient la végétation la plus riche que nous eussions vue depuis longtemps ; en outre des bœufs musqués, on distinguait des traces nombreuses et

Le port de la Découverte. (Page 93.)

récentes de loups, de renards, de lièvres, de lemmings : le commandant ne pouvait mieux choisir pour un hivernage, et notre conserve n'eut jamais à regretter la décision du chef de l'entreprise.

La saison navigable approche de sa fin ; encore quelques jours et notre marche devra se terminer. Cette semaine, la température n'est jamais remontée au-dessus du point de congélation ; même à midi, la glace s'accroît avec une alarmante rapidité. Le peu d'avance sur laquelle nous pouvons encore compter, nous la gagnerons plus aisément et plus vite avec un seul navire. La responsabilité sera amoindrie, et, en cas de désastre, nous laissons sur nos derrières un bâtiment qui nous servirait d'asile.

Cette mesure fut donc accueillie avec satisfaction à bord de l'*Alerte*, en dépit du chagrin que nous éprouvions de quitter nos nombreux amis. La soirée se passa en visites réciproques et plus d'un sincère et fervent « Dieu vous garde ! » plus d'un serrement de main expressif, furent échangés entre les deux compagnies des navires polaires.

Pour renforcer notre effectif et avoir en plus une équipe de traîneau pour communiquer, si possible, avec la *Découverte*, celle-ci nous donna sept de ses matelots et un officier, le lieutenant Rawson. En échange, et, qu'on veuille bien le croire, ce cadeau n'était point à dédaigner, nous leur octroyâmes quatre cents kilogrammes de la venaison récemment acquise par les chasseurs de notre navire.

Les choses ainsi arrangées à la satisfaction de tous, l'*Alerte* chauffe ses chaudières et, le 26 au matin, quitte le « Port de la *Découverte* » (Discovery harbour) ; elle passe devant sa compagne, les deux équipages poussant des hourrahs. Notre conserve hisse le signal : « A Dieu

va ! » auquel on répond : « Bon hiver ! » et nous nous séparons, heureux de savoir à notre arrière-garde un semblable refuge dans l'éventualité d'une retraite forcée : l'inconnu est devant nous, et de ferventes prières s'élèvent vers le ciel pour l'heureuse issue de notre mission.

CHAPITRE X

LE SEUIL DES GLACES ÉTERNELLES

« La brume tombait, le nuage s'abaissait et il faisait merveilleusement froid. La glace, verte comme l'émeraude, flottait sur la mer en masses aussi hautes que notre grand mât. A travers les tourbillons de la tourmente, on entrevoyait la livide blancheur des falaises neigeuses ; pas une forme humaine, pas un animal ; la glace nous séparait du monde entier.

. . . . . .

» Nos mâts se courbaient sur l'abîme ; notre proue ruisselait d'eau : comme un homme, poursuivi à cor et à cri, s'enfuit dans la grande ombre de son adversaire, la tête tendue en avant, le navire courait, la rafale grondait ; nous volions vers le Nord ! »

COLERIDGE, *L'ancien Marinier.*

Nous sommes seuls maintenant à poursuivre notre pèlerinage arctique ; la carrière s'ouvre devant nous, cette carrière au bout de laquelle nous comptons trouver le succès !

La préoccupation de savoir si le second navire aura le temps de nous suivre ne vient plus retarder notre élan devant tel ou tel des chenaux qui se présentent, et cependant, à peine avons-nous fait quatre ou cinq kilomètres que la glace, s'amassant autour de nous, vient nous barrer la route au débouché même de « Discovery Bay ». En se

garant des débris, l'*Alerte* touche l'éperon que projette la base d'une île; par bonheur, elle se remet à flot dès qu'on l'a quelque peu allégée. Mais le pack a dérivé juste devant l'entrée du port, et le navire, prêt à profiter de la première rupture des champs, s'amarre à l'abri d'un brise-lames naturel.

Accompagné de Rawson et de Feilden, je grimpe au cap Distant pour me rendre compte de l'état des glaces dans le canal de Robeson. La vue s'étend très loin et n'est rien moins que désespérante. Tout le long de la côte du Groënland se massent des glaces formidables rayées çà et là d'étroites lignes bleues se dirigeant vers l'ouest, minces fentes d'eau claire qui ne conduisent nulle part.

Nos gens s'emparent, sur une petite île, de quelques hirondelles de mer (*Sterna arctica*), avec des jeunes et des œufs. On tue aussi des canuts ou maubêches (*Tringa canutus*); mais jamais aucun des nôtres n'a réussi à découvrir les nids ou les œufs de cet échassier.

Une belle nappe d'eau qui couvrait le brise-lames était déjà solidement glacée; elle fournit aux patineurs un terrain d'exercice où ils purent, à cœur joie, tracer les figures et les chiffres les plus compliqués.

Le lendemain, nous sommes encore en cage; la neige tombe en épaisses ondées et nous empêche de surveiller avec suite la glace du canal. Nous savons seulement qu'elle remonte, à grande vitesse, la baie de Lady Franklin. Un moment, elle paraît se dilater près de nous: chasseurs et patineurs sont rappelés en toute hâte; mais la vapeur n'était pas encore prête que la banquise se refermait. En se tenant constamment sur le qui-vive, on pourrait profiter de chances inespérées; mais le combustible s'en va grand train et nous n'osons qu'à bon escient allumer les fourneaux des chaudières.

On ramasse sur l'île un morceau de bois flotté, si usé

et si poli par l'attrition, que le microscope seul pourra dire à quelle essence il appartient.

La grande île au large de laquelle nous sommes amarrés portera le nom de Bellot, le jeune officier français qui perdit la vie dans sa courageuse campagne recherche de Franklin et de ses camarades.

Samedi, 28. — Un malencontreux brouillard vient encore nous clouer sur place toute la matinée ; il s'élève à midi ; plusieurs chenaux s'ouvrent dans la direction du cap Beechey. On chauffe immédiatement ; mais, en virant de bord, le navire touche le fond et reste immobile. C'est le supplice de Tantale : nos dernières expériences ne nous laissent plus d'illusions sur les caprices de la glace ; une minute perdue peut entraîner l'insuccès de notre entreprise.

Nous allégeons le bâtiment autant que possible, et la marée montante lui rend la liberté. A cinq heures du soir, les embarcations sont réintégrées à bord, et nous reprenons la mer. En doublant le promontoire, on arbore le pavillon que nous inclinons trois fois pour nos adieux à la *Découverte*. Elle a juste le temps de faire le signal : « Bonne chance ! » avant que les hautes terres nous dérobent à la vue les uns des autres.

Au delà du cap Distant le canal s'encombre de glaces massives et de grande étendue ; d'étroites allées d'eau serpentent entre elles, barrées parfois de débris peu consistants au travers desquels nous passons, non sans des heurts dangereux qui finissent par endommager sérieusement le gouvernail.

Vers minuit, dans le voisinage du cap Beechey, et, d'après l'estime, au quatre-vingt-deuxième degré de latitude, nous retrouvons le pack encombrant le détroit d'une rive à l'autre et pressant contre la côte : il est inutile de lutter davantage, et ce dernier mécompte met le comble

à notre découragement ; nous n'apercevons pas une baie, pas une échancrure où nous puissions nous abriter des glaces.

Notre seule ressource est de revenir à une petite indentation du rivage, remarquée en passant et située à quelques milles en arrière, d'amarrer le navire à un floe et de nous employer sans retard à la longue et pénible besogne de changer le gouvernail. Cette opération nous prend trois heures. Tout à coup on signale sur la berge un troupeau de bœufs musqués; les chasseurs, expédiés bien vite, réussissent à en tuer trois; notre stock de viande fraîche devient décidément respectable : les agrès de misaine, qui nous servent de garde-manger, ploient sous les provisions; en outre des quartiers de gibier, on y a suspendu les sept ou huit moutons qui restaient; le gel s'en est emparé déjà de façon à les rendre comparables aux gigots et aux côtelettes de bois peint qui, dans les théâtres de foire, servent d'enseigne aux bouchers.

Le havre où nous nous sommes réfugiés portera le nom de « Shift Rudder Bay » (la baie de changement du gouvernail). De bon matin, le commandant grimpe sur une haute colline, d'où il aperçoit une trouée dans laquelle nous nous engageons. On double sans peine le cap Beechey ; mais le pack dérive maintenant sur la terre, et par le travers de la pointe Frédéric VII, nous courons grand risque d'être pris ; le navire, lancé à toute vitesse, réussit à échapper : deux minutes après, la banquise frappait la paroi à pic du promontoire et, se brisant contre la falaise, entassait hummock sur hummock sous la force irrésistible de sa pression. Que serait devenu notre petit navire entre ces deux gigantesques ouvrages de la nature !

Les glaces sont maintenant bien différentes de toutes celles que nous avons rencontrées jusqu'à présent; elles

se font infiniment plus épaisses et plus massives; nous en estimons la hauteur entre vingt-cinq et trente mètres; les hummocks accumulés par la poussée du pack le long de la rive et autour des champs en mesuraient de huit à dix.

Ces derniers amoncellements reçurent le nom de *floebergs* ou *montagnes de floe*, ce terme nous paraissant donner l'idée de glaces plus volumineuses et formées d'une façon autre que les hummocks ordinaires. Quelques-uns des formidables fragments qui assiégeaient la côte, s'élevaient encore de vingt mètres au-dessus de la mer, et cependant ils étaient échoués par dix ou douze brasses d'eau. Ces chiffres aideront à comprendre la puissance de l'adversaire contre lequel nous avions à lutter désormais. La région des icebergs, ces produits des glaciers terrestres, était déjà dépassée, et à leur place se dressaient les floebergs, fils des glaciers de l'Océan.

Un jugement sûr, une surveillance continuelle sont nécessaires pour combattre ces masses effrayantes. Que deviendrait un malheureux navire exposé à la fatale rencontre de « ceste glace sans mercy »! A minuit, le pack se rapprochant encore de la terre et obstruant notre marche, l'*Alerte* fut amarrée à un floe énorme, dans la baie de Lincoln.

A l'ouest du canal de Robeson, la position réelle des anses et des promontoires diffère étrangement de celle que leur assigne la dernière carte américaine; on les reconnaît à peine : sur l'autre rive, au contraire, les détails paraissent fort exacts.

Sauf un petit lemming (*Myodes torquatus*, *Hipudæus torquatus*, Less.) vapuré par le capitaine lorsque ce matin il est descendu à terre, un guillemot noir, voletant sur les glaces, c'est tout ce que nous avons aperçu aujourd'hui en fait de vie animale. Le rat à collier

étant le premier de cette espèce que nous eussions pris en vie, l'intérêt fut hautement excité à bord, et chacun désirait ardemment donner son coup d'œil au minuscule rongeur.

Ces petites créatures, qui rappellent nos souris, sont les plus diminutifs, mais aussi les plus nombreux de tous les quadrupèdes des régions polaires. Les lemmings, fort enclins à combattre, ne craignent aucun adversaire ; ils échapperaient souvent à l'observation, sans les cris de rage qu'ils poussent dès qu'on approche d'eux ; ils hivernent dans des terriers creusés sous la neige, et vivent en été de la maigre végétation du pays. Rôti et servi comme une mauviette sur une tranche de pain grillé, le rat à collier serait un manger excellent, si seulement il faisait une bouchée respectable.

Sur la même colline, à deux kilomètres du rivage et à cinquante mètres au-dessus du niveau de la mer, notre naturaliste recueillit une coquille marine (*Astarte borealis*), en parfait état, l'épiderme encore adhérent et très bien conservé.

La fraîcheur apparente de ce spécimen donna naissance à bien des conjectures, à bien des théories sur le soulèvement des terres, que tout montre avoir été ici récent et rapide. Ces contrées offriraient un vaste champ d'études au géologue et à ceux que passionne l'histoire naturelle.

Lundi, 30. — Ce matin, le navire est tout de bon en chartre privée ; aussi, avons-nous le temps de débarquer un millier de rations pour l'usage des escouades de la *Découverte* ou de quelque compagnie de traîneaux que nous pourrons expédier vers le sud. Ce n'est pas sans peine que ces lourds barils sont transportés à une hauteur où ils n'auront pas à craindre les assauts du pack. Ce transit est effectué par le procédé nautique appelé

trévirage et qui permet de hisser ou de descendre les caisses et tonneaux sur des pentes escarpées.

Sur l'avancée de la colline, immédiatement au-dessus du dépôt, on construit un vaste cairn dans lequel nous déposons les documents nécessaires; les provisions elles-mêmes sont placées de manière à être facilement aperçues par un navire venant du sud, ou une équipe de traîneaux parcourant la côte. Tandis que nous sommes engagés dans ces opérations, nous voyons la banquise se dilater considérablement et plusieurs chenaux s'ouvrir vers le nord : peut-être l'un d'eux va-t-il nous conduire au but pour lequel atteindre nous sommes prêts à tant de sacrifices !...

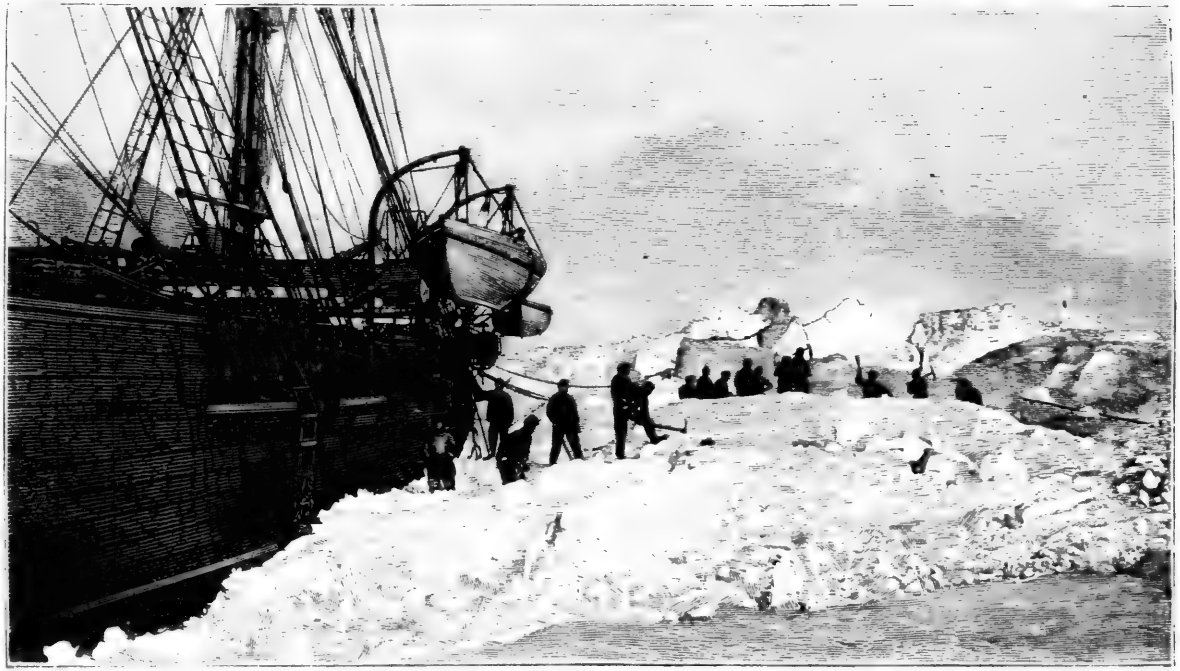
La vapeur préparée, nous faisons une nouvelle tentative ; mais ces trouées fallacieuses nous ayant éloignés du rivage plus que de coutume, nous finissons par nous trouver au milieu de glaces très épaisses, hautes de vingt à trente mètres et montant à plus de trois au-dessus du niveau de la mer : les bateaux suspendus aux daviers courent de grands périls : on les « rentre » précipitamment pour qu'ils ne soient pas broyés. Par bonheur, des fragments détachés de la banquise s'interposent entre l'*Alerte* et les floes et nous préservent d'une « pincée » dangereuse ; mais nous n'osons espérer que ces tampons restent longtemps en place, et l'on garde les deux fourneaux allumés afin de profiter de la première allée qui permettra d'arracher le navire à une position si déplaisante.

La nuit vint, pleine d'anxiétés pour tous. Nombreux et inutiles furent nos efforts pour avancer dans les craquelures qui se déclaraient çà et là. On ne dormit point ; personne n'y songeait du reste : chacun, son havre-sac sous la main, était prêt à abandonner le navire, dès que l'ordre, qui paraissait de plus en plus inévitable, en sortirait des lèvres du commandant.

Le lendemain matin, grâce à nos labeurs prolongés, nous taillons autour de l'arrière un petit bassin qui nous permet de replacer le gouvernail; la glace se relâche un peu, et sous vapeur, par des mouvements alternatifs d'avance et de recul, nous réussissons à ouvrir un espace où le navire peut manœuvrer enfin; puis chargeant bravement le pack, nous pratiquons une tranchée par laquelle, l'esprit soulagé et le cœur plein de gratitude, nous nous rapprochons de la côte et regagnons la baie de Lincoln. Pour traverser, avec l'hélice, les dix-huit cents mètres qui nous en séparaient, il avait fallu cinq heures!

La banquise, en ce moment, s'accumulait autour du cap Union et notre joie de lui avoir échappé fut d'autant plus grande que des grains violents du S. O. commençant à souffler, rien au monde n'eût pu nous sauver si la tempête nous avait saisis au milieu de ces glaces formidables. Mais les navigateurs polaires ne se préoccupent guère des « si »; leur esprit se concentre sur le présent et l'avenir; trop heureux sommes-nous de vivre au jour le jour et de sentir encore sous nos pieds le bon navire qui dès demain nous servira à reprendre la lutte. Nous ne sommes pas moins satisfaits de l'hélice sans l'aide de laquelle nous n'aurions pu sortir à temps de la banquise.

Vers minuit, la brise fraîchit considérablement, la neige tombe, le ciel prend une apparence lugubre et menaçante. Nous nous en consolons par l'espoir que les bourrasques vont balayer les glaces du détroit. Les grincements du pack, ses craquements sur les vagues courtes et turbulentes qui le secouent sans merci, nous rappellent le tumulte du ressac sur une côte hérissée de rochers. Les vieux navigateurs, dans leurs frêles caravelles, les avaient entendus, « ces fascheux troublements de la glace



Attaquant un floe-berg. (Page 102.)

qui leur adonnaient des cogitations estranges »; non moins « estranges » sont nos sensations, aux gémissements du vent et aux clameurs sinistres du pack.

Mercredi. — Le 1er septembre 1875 sera marqué d'un caillou blanc par ceux de nos compatriotes qui s'intéressent aux entreprises polaires ou seulement à la gloire de leur pays, car, ce jour-là, un bâtiment de la marine britannique a atteint la plus haute latitude qu'eût jusqu'ici traversée la quille d'un navire. A midi précis, le cœur palpitant d'orgueil, nous avons la satisfaction extrême de hisser nos couleurs en l'honneur de cet événement. Jamais cordages ne furent saisis par des mains plus empressées et plus enthousiastes : chacun voulait participer à cet acte et prendre sa part des réjouissances du moment.

Notre arrivée si vite et si loin était due aux rafales du sud-ouest qui soufflèrent dans la matinée avec une violence telle, que le pack, poussé dans le sens opposé, laissa entre la côte et lui, s'ouvrir une étroite allée dont nous nous empressâmes de profiter. On décroche prestement les ancres à glace, les voiles sont déployées; la vapeur est prête en cas de besoin. Le navire court sur les eaux à la vitesse de dix nœuds à l'heure, et comme le marinier de Coleridge, nous « volons vers le nord ». Peu à peu le canal s'élargit jusqu'à avoir près de cinq kilomètres.

Impossible de décrire la joie générale : l'épaisseur imprévue des glaces et l'approche rapide de l'hiver avaient diminué notre ardeur; nous n'osions plus espérer atteindre cette année une latitude suffisamment élevée; maintenant, l'oreille tendue vers le « nid de corbeau », nous écoutons avec délices la vigie qui signale : « Eaux à l'avant, pas de glace ! »

Aussi avec quel entrain se réunit-on autour de la grande table pour fêter par un verre de madère, gra-

cieusement octroyé par le commissaire aux vivres, l'heureux événement qui donne une gloire nouvelle à notre pavillon.

Mais la neige tombe en lourdes averses et nous cache à peu près la côte; de temps à autre, on entrevoit pourtant qu'elle se dirige vers le N. E. et se compose de hautes falaises coupées de combes et de ravines nombreuses et descendant au niveau de la mer; à notre grand désappointement, on n'aperçoit ni baie, ni port, ni échancrure, si petite soit-elle, où l'on puisse abriter le navire. Comme toutes les choses de ce monde, la navigation polaire a son envers !

Au nord du cap Union, la rive change d'orientation et se dirige franchement vers le N. O. Le vent, qui jusque-là avait soufflé grand frais, disparut soudain. Ainsi fut-il de nos joyeuses espérances; moins d'une heure après que notre pavillon avait si allègrement flotté à la brise, nous étions arrêtés court par une formidable barrière de glace. La côte perdait le caractère hardi des berges qui s'étendent entre la baie de Lincoln et le cap Union; elle devint d'abord simplement ondulée, puis basse, plate et toute recouverte de neige.

Le navire ne pouvait continuer sa marche et nous retournâmes sur nos pas l'espace de deux kilomètres environ, pour nous réfugier en dedans d'une ligne de floebergs qui longeait la côte et se trouvait être notre seule défense contre les assauts irrésistibles du pack. En cas de désastre pour notre bâtiment, ou, si celui-ci pouvait reprendre sa route, en vue des compagnies de traîneaux, nous débarquâmes immédiatement deux mille rations de vivres. Le temps était toujours brumeux; une courte éclaircie nous permit cependant d'examiner les régions septentrionales, du sommet d'une colline élevée de quatre-vingts mètres au-dessus du niveau des vagues. Rien de plus découra-

geant ! La glace, la glace solide et inexpugnable, que nulle croyance théorique, nulle puissance d'imagination, ne réussiraient cette fois à transformer en « mer libre du pôle » !

A notre douloureux regret, il faut en venir à la conclusion que nous sommes maintenant sur les confins de l'océan Polaire, d'une grande mer glacée jusque dans ses profondeurs, et où nul navire ne pénétrera jamais, immense désert de frimas, citadelle qui défie les infimes efforts des hommes mortels pour en envahir et révéler les mystères scellés depuis tant de siècles ! Une espérance survit pourtant, cachée au fond de nos cœurs. Les merveilleux effets produits naguère par une tempête du sud peuvent encore se manifester et déterminer dans les glaces quelque rupture favorable ; la brume, une fois dissipée, nous laissera voir une terre que nous essayerons d'atteindre !

Pour le présent, il nous reste à nous remettre entre les mains de Dieu, qui déjà nous a gardés et secourus presque au delà de nos plus ardentes prières, et à lui demander de veiller sur nous et de nous accorder un succès qui, en augmentant notre connaissance du globe, ajoute par cela même à la gloire de son Créateur.

CHAPITRE XI

LA PLAGE DES FLOEBERGS

« Au-dessous, dormait la terre froide; au-dessus s'étendait l'éther glacé; et tout autour, avec des clameurs qui faisaient frissonner, le souffle de la nuit, s'échappant des cavernes de glace et des champs de neige, passait comme la mort sous la lune descendant vers l'horizon. »

SHELLEY.

Le plus pressé, maintenant, est de pourvoir à la sûreté du navire; l'équipage s'occupe donc à enlever une grande quantité de débris flottant à l'intérieur de la ligne des floebergs, pour conduire l'*Alerte* un peu plus en avant et la mieux garantir des assauts de la banquise. L'œuvre n'est pas facile, car le vent souffle avec une violence terrifiante et la température descend déjà à plus de six degrés au-dessous de zéro.

La besogne n'était pas encore terminée qu'un grain furieux frappait le navire; les câbles qui le retenaient provisoirement cédèrent aussitôt et nous fûmes repoussés en dehors de notre port de refuge; on allume précipitamment les fourneaux; on jette une ancre qui, par bonheur, résiste; les bourrasques se succèdent avec une rage toujours croissante, mais le vent souffle de terre et les floebergs nous protègent quelque peu : le pack, poussé

par les rafales, fait mine de s'ébranler : peut-être va-t-il nous livrer un passage vers le nord !

Soudain, et sans le moindre avertissement, le vent saute dans la direction opposée : toute la force de la banquise dérive maintenant vers la terre. Le danger est imminent ; pris entre la glace qui se referme de tous côtés et les floebergs échoués, nous allons être anéantis ! Échapper vers le sud est impossible : le pack heurte contre le cap Union ; s'ouvrir à la vapeur une voie dans ces glaces formidables, ce serait folie de le tenter. Notre seule chance de salut est de haler de nouveau le navire en dedans de la ligne des floebergs qui, Dieu aidant, suffiront à nous abriter. Il n'y a pas une seconde à perdre, mais nous pouvons compter sur nos hommes : ils répondent à notre appel par d'énergiques efforts et réussissent à ramener le navire derrière les murs de notre citadelle. A peine l'*Alerte* rentrait-elle dans son lieu de refuge, que tout un côté du pack frappait contre les bergs et, les broyant avec furie, nous montrait quel sort terrible avait failli être le nôtre.

Je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer pour un hivernage une position plus fâcheuse que celle où nous nous trouvons : une côte exposée, qui ne nous offre pas la protection du moindre petit havre, le navire placé à cent mètres tout au plus d'une plage basse et ondulée sur laquelle, si quelque pression de la banquise vient détruire notre rempart de bergs, il se brisera misérablement, nous laissant en proie aux rigueurs de l'hiver polaire... et cependant, malgré tous ces décomptes, la nouvelle que le commandant ne cherchera pas d'autres quartiers est accueillie avec plaisir et relève sensiblement les esprits. Cette grave détermination, le capitaine ne la prenait qu'après avoir surveillé attentivement les glaces, et reconnu qu'il était impossible d'aller plus loin.

L'hiver arrivait sur nous à pas de géant, impatient de nous saisir de son étreinte. Quarante-huit heures suffirent pour nous permettre de gagner le rivage, *à pied* sur la glace qui se formait rapidement autour de nous. La baisse incessante et graduelle du thermomètre indiquait, du reste, que la saison navigable était tout à fait terminée.

Voici donc notre bon navire exposé sans défense à la fureur des rafales et scellé dans un océan de glace; près de la terre, il est vrai, mais assiégé par la banquise et son chaos de floes.

La rive a déjà pris l'aspect morne de l'hiver; l'*Alerte* revêt à son tour l'uniforme linceul et se couvre de neige et de givre : chaque cordage, chaque espar, double de diamètre sous l'accumulation des blanches broderies du gel. Le paysage est blafard, lugubre, sans voix; nul oiseau, nul être vivant, ne vient animer notre solitude : c'est le calme du tombeau, calme que jusqu'ici n'avait jamais troublé la présence de l'homme.

« On n'entend aucun bruit, aucun de ces cris du populaire qui ébranlent ailleurs les remparts des villes. Loin de tout ennemi, la paix indifférente s'endort, enveloppée dans le silence éternel. »

La nuit, à laquelle depuis longtemps nous étions étrangers, s'approchait peu à peu, étendant sur nous sa grande ombre, de jour en jour plus obscure; le 3 septembre, le soleil disparut à minuit; à partir de ce moment, les heures de clarté diminuèrent, et bientôt on revit les étoiles.

Une hauteur avoisinante nous permit de nous rendre un compte exact de la position : la côte continuait vers le N. O. en formant une succession de vastes baies terminées par un promontoire abrupt situé à soixante-quinze kilomètres plus loin et que nous appelons Joseph Henry,

afin d'assimiler le plus possible les points saillants du rivage à ceux de la carte américaine. Au delà de ce cap tout devient conjecture. Cette pointe peut être l'extrémité sud de quelque golfe ou inlet, tout comme l'endroit où la terre s'arrête ; au nord, on n'aperçoit que le pack et ses glaces tourmentées. Cette barrière majestueuse et compacte, assise dans sa force, semble mettre au défi les faibles efforts de l'homme et nous dire : « Tu viendras jusqu'ici et tu n'iras pas plus loin ! » Nos cœurs s'élèvent en haut pour remercier Celui qui, nous protégeant contre tant de périls, nous permet de franchir les abords de cette région inconnue.

Une longue chaîne de hautes collines s'étendait vers l'ouest, tandis que du côté opposé du détroit, on voyait à peine s'estomper le rivage de la « Terre Verte », dont le point le plus septentrional paraissait au N. N. *vrai* [1].

La position du point extrême nord de chaque côté du détroit ne put être déterminée ; impossible de dire lequel des deux atteignait la plus haute latitude ; cette question importante fut définitivement tranchée après notre retour des campagnes de l'automne : la côte occidentale, c'est-à-dire le nord de la Terre de Grinnell, est décidément la plus rapprochée du pôle.

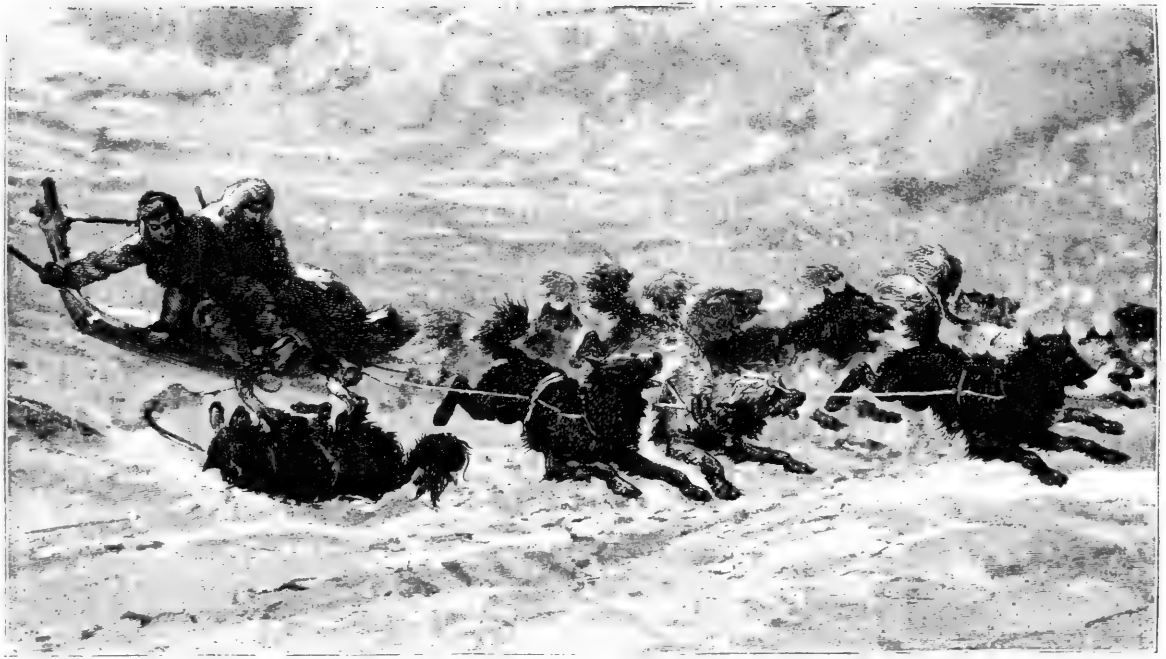
Notre navire était donc condamné au repos pour huit ou dix mois au moins, mais il ne faudrait pas en conclure que ses occupants vissent s'ouvrir devant eux une semblable période de chômage. Bien au contraire, la besogne sérieuse allait commencer, besogne dont nous avions tous à prendre notre part à un degré quelconque, et qui, depuis longtemps, était le thème de nos pensées les plus absorbantes.

1. Tous nos relèvements au compas ont rapport aux points cardinaux *vrais*, sauf mention spéciale pour l'orientation magnétique.

Toutefois, avant de se résoudre définitivement à hiverner à *Floeberg Beach* (la Plage des floebergs), le capitaine Nares voulait essayer d'une dernière tentative : quelqu'une des nombreuses baies qui s'ouvraient au N. O. ne nous offrirait-elle pas un asile moins aléatoire ?

Le 5, au matin, le lieutenant Aldrich et moi, avec deux traîneaux attelés de huit chiens, conduits l'un par le Danois Petersen, l'autre par Frédéric l'Esquimau, nous quittons le navire pour étudier les côtes ; notre route en longe la base et de temps en temps nous prenons avantage de la banquette; mais celle-ci n'est pas continue et nous sommes forcés de nous lancer parfois sur la terre mamelonnée, profondément ensevelie sous son manteau de neige, où il faut gravir des collines de soixante à quatre-vingts mètres de hauteur. Nous suivons en moyenne la direction N. O; la ligne des côtes forme une suite d'indentations dont quelques-unes sont assez spacieuses; elles ne sauraient être pour nous d'aucune utilité, car une chaîne de grands hummocks en barre invariablement l'entrée; du reste, l'eau, déjà prise fort et ferme, ne permettrait pas à l'*Alerte* de s'y introduire.

Quelle sensation nouvelle que de se savoir emportés sur de légers traîneaux dans une région absolument inconnue, désert de neige, terre sauvage et stérile ! Les longues ondulations du sol s'étagent au loin dans l'intérieur, pour se perdre parmi des montagnes en cône, hautes de cinq à six cents mètres, et qui sont le trait caractéristique des paysages de cette latitude. A midi, nous faisons une courte halte pour notre collation, l'appétit doublement aiguisé par un air froid et piquant à douze degrés au-dessous de zéro, mais auquel nous n'avions pas encore prêté la moindre attention, tant nous réchauffait notre ardeur à sauter du traîneau sur la neige ou de la neige sur le traîneau, et à secourir les



Nous partons étudier les côtes. (Page 110.)

chiens embarrassés par les difficultés de la route. Retirant innocemment nos gants, nous attaquons avec vigueur le bœuf d'Australie qui forme notre viatique, mais le premier contact de nos doigts avec le manche des couteaux nous avertit bientôt de cette folie, et nous force à reprendre les mitaines. Hélas! celles-ci sont maintenant durcies par le froid, et nous avons grand'peine à y introduire nos mains. Petersen, à qui notre expérience ne profite pas, ôte aussi les siennes pour boire son rhum sucré de neige dans sa tasse de fer battu; il contracte sur-le-champ une « froidure » assez grave. Désormais, avant de porter le verre à nos lèvres, nous aurons soin de le frotter pour le dégeler quelque peu.

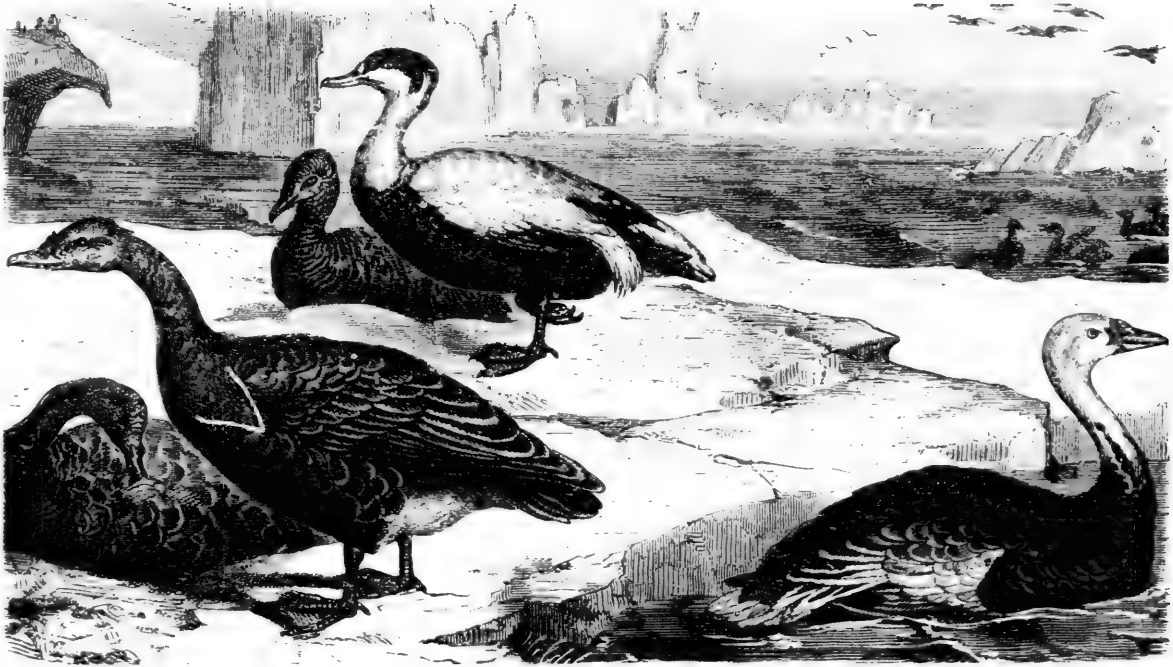
Ces petites infortunes, inséparables de tout début, nous amusent encore; mais il faut y avoir passé pour les apprécier à leur juste valeur.

Les chiens esquimaux diffèrent étrangement de leurs frères plus civilisés. Lorsque chez nous, dans une partie de chasse, on fait halte pour dîner sur le pouce, toute la gent canine de l'expédition se rassemble et vous importune pour les reliefs du festin, qu'une fois obtenus, elle dévore avidement. Ma Nellie, par exemple, n'est satisfaite que lorsqu'elle a ingurgité une part très notable de tout repas impromptu. Nos groënlandais ont des manières plus convenables. Dès que s'arrête le traîneau, ils se couchent pour dormir et ne se meuvent guère autrement que par ordre. Si on leur jette quelque débris de pemmican, ils condescendent à l'avaler; sur le biscuit, ils lèvent le nez d'un air de mépris. Et cependant ils sont extrêmement voraces et toujours affamés. Rien de ce qui ressemble à la chair fraîche, à la graisse, à la peau, n'est en sûreté contre leur dent acérée; les lanières qu'on emploie pour relier ensemble les parties du traîneau tomberont sous leurs crocs si on n'a la pré-

caution de tout enduire de goudron. Mais la viande cuite ne leur plaît guère et ils la regardent manger en paix.

La collation achevée, nous repartons à fond de train; ce court repos a donné à la meute une vigueur nouvelle; mais voici qu'elle nous amène à l'orée d'un profond ravin que nous apercevons juste au moment où les chiens nous y précipitent. On saute du traîneau, on s'y cramponne de toutes ses forces, on réussit à l'arrêter sur le bord même de l'abîme. Revenant en arrière, nous quittons les hautes terres pour longer les côtes jusqu'à ce qu'un canal encore libre qui fait communiquer deux larges baies mette un terme à notre ardeur; la forme de cette pièce d'eau lui vaut le nom de *Dumb-bell* (Haltères). Onze canards eiders y nageaient paisiblement et paraissaient aussi surpris de nous voir, que nous étions heureux de rêver un pareil souper pour notre retour au navire. Nous n'avions d'autre arme qu'une carabine avec douze petites cartouches, mais les oiseaux semblaient si peu disposés à fuir que nous en tuâmes cinq avant que le reste prît la volée : à notre grande déconvenue, il nous fut impossible de nous emparer des victimes, tombées juste au delà de notre portée : vrai supplice de Tantale, car l'appât d'un si délicieux rôti ne réussit à attirer aucun de nous dans l'eau presque gelée. Nous partîmes à regret, mais sans dire un adieu définitif à notre gibier, la semaine suivante, on parvint à l'extraire du lac, cette fois recouvert de glace. Nous ne vîmes pas d'autres créatures vivantes, mais des traces de ptarmigans et de lemmings nous donnèrent de hautes espérances pour l'avenir.

Çà et là quelques graminées et des touffes de saxifrages perçaient la neige, mais celle-ci formait sur le sol une couche déjà si épaisse, qu'on ne pouvait préjuger en rien de la végétation du pays.



Le Canard Eider. (Page 112.)

Par suite de notre rapport, il fut décidé qu'on s'en tiendrait à la « Plage des floebergs » et nous procédâmes immédiatement aux travaux nécessaires pour mettre l'*Alerte* en sûreté, et utiliser les dernières lueurs de l'automne à l'exploration des régions septentrionales.

Mais les parages où nous allions passer l'hiver nous intéressaient par-dessus tout, et nombreuses furent les discussions sur l'étendue et le caractère du sol, la possibilité d'obtenir du gibier étant de première importance pour des gens destinés à passer tant de mois dans ces solitudes glacées. Hélas ! nos espérances, bien modestes pourtant, se trouvèrent encore trop ambitieuses ! pendant les deux tiers de l'année, l'absence complète de vie animale devait être en parfaite harmonie avec l'aspect morne et désolé du paysage.

Le 9, Aldrich et deux ou trois de nos camarades partent avec les traîneaux pour battre le pays à la recherche de toute proie, plume ou poil, susceptible de garnir le buffet. Le 11, je quitte moi-même le navire avec Parr, Egerton et dix-huit hommes, afin de transporter sur la route du nord deux bateaux qui nous seront peut-être utiles pour les opérations subséquentes.

Le 15, à notre voyage de retour, une tempête violente brisa les glaces de la côte et nous força de cheminer sur les collines qu'elle venait de dépouiller de leurs neiges. Le labeur écrasant que nous imposa cette manœuvre, ceux-là seuls le comprennent qui ont eu à tirer un traîneau sur un sentier hérissé de pierres aiguës. Nous descendîmes ensuite sur une baie nouvellement prise, et où, pour la collation, nous fîmes halte à l'abri d'un hummock gigantesque, lieu des plus mal choisis, dont nous faillîmes ne pas sortir. Je pensais à toute autre chose qu'à la glace, quand les crépitements de celle-ci attirèrent notre attention : elle se fendait déjà. Nous

détalâmes à grand'hâte, et posions à peine le pied sur la terre ferme que les débris de notre radeau dérivaient sur l'Océan. Quelques secondes de retard, et un miracle seul aurait pu nous sauver.

Les rafales soulevaient autour de nous une grêle de gravois et de lamelles de schiste qui nous blessaient douloureusement au visage; il fallait marcher pourtant : nulle part ne s'offrait le moindre accident de terrain sur lequel il fût possible d'appuyer notre tente. Quant à bivouaquer en rase campagne, tout essai de ce genre dut être abandonné.

Un de nos hommes, absolument exténué de fatigue, fut couché sur le véhicule. Le poids à tirer s'augmentait, tandis que diminuait l'effectif de nos forces. Mais l'indomptable énergie du matelot anglais surmonte bien des obstacles, et après une terrible marche de dix-huit heures, toujours vent debout et sous une tempête acharnée, nous arrivons à l'*Alerte*. Jamais but ne fut atteint avec plus de satisfaction que cette nuit-là notre foyer polaire, par les pauvres hommes de « trait » éreintés, presque aveugles! Ces premiers exercices d'entraînement, un peu trop pénibles, je l'avoue, avaient épuisé nos forces et quelques-uns de nous durent passer par les mains du docteur.

Le peu de marins restés à la garde du navire avaient eu leur part de tribulations et d'anxiétés. La violence de l'ouragan fendit et ballotta, puis fit entièrement disparaître la plaque cristalline qui recouvrait déjà les eaux de notre mouillage, et sans les floebergs échoués qui résistèrent bravement, la glace « aux côtes épaisses », comme dit un vieux navigateur, aurait mis à mal notre bon petit navire.

Des fragments du pack, encore assez volumineux pour constituer des voisins dangereux et désagréables, s'intro-

La glace se fend. (Page 114.)

duisaient parfois entre nos sentinelles et dérivaient près de l'ancrage; il fallait les capturer aussitôt et les pousser dans quelque coin où il leur fût impossible de bouger: leurs promenades en avant ou en arrière aux heures de la marée auraient pu briser la jeune glace ou même l'empêcher de se former. Rien de plus lugubre que les grincements de la banquise, lorsque pendant le flot elle entrait en branle sur le détroit; rien de plus saisissant que les combats de ces champs, heurtant l'un contre l'autre, pulvérisant leurs abords ou emportant dans la lutte des pans énormes de leurs ouvrages avancés. Au milieu de ces merveilles de l'extrême nord, ces scènes grandioses venaient continuellement nous rappeler au sentiment de notre faiblesse et de notre impuissance.

Le lendemain de mon retour à bord, le vent s'apaisa et un large chenal s'ouvrit entre la terre et la banquise; le capitaine Nares se résolut à une dernière tentative pour placer son navire dans une baie située immédiatement au delà. Nous espérions que les bourrasques incessantes avaient brisé les glaces de l'entrée.

Les mécaniciens préparent la vapeur; on remet le gouvernail en place; mais par une circonstance qui nous parut inexplicable, nous ne pûmes réussir à descendre le moyeu de l'hélice jusqu'au fond de son puits. Le départ fut nécessairement contremandé; du reste, la tempête recommençait à souffler avec plus de violence que jamais. Le lendemain, une accalmie nous permet de reprendre, avec le même succès que la veille, nos essais de rajustage du moteur; puis le vent saute dans une autre direction et nous avons la douleur de voir le pack rétrécir peu à peu notre allée, la fermer tout à fait et s'accumuler contre la côte où, pendant tout l'hiver, il devait rester stationnaire. Nous étions décidément en prison.

Certes, fort heureux fûmes-nous que l'hélice s'opposât

à notre changement de logis. Une étude subséquente de la côte prouva trop clairement que la glace n'avait pu se rompre par le travers d'aucune des baies où nous eussions voulu entrer; il aurait fallu mouiller près d'une plage non moins exposée que la nôtre et sans doute privée du rempart des floebergs. Le pack nous eût entraînés dans son mouvement vers la terre;... mieux vaut ne pas s'arrêter sur ce qu'il en fût résulté pour le navire! Nous comprîmes plus tard la raison de notre insuccès au sujet de l'hélice : à mesure qu'on la replongeait dans l'eau, la glace se reformait si vite dans le puits que le moyeu ne pouvait plus jouer.

Pour le moment, il ne reste plus qu'à amarrer l'*Alerte* aux floebergs d'un côté, de l'autre à la terre où nous crochons aussi nos ancres, et à attendre que l'hiver vienne parfaire son berceau de cristal. Les voyages de l'automne vont bientôt commencer, et il n'y a pas de temps à perdre pour mettre la dernière main aux préparatifs. On livre les vêtements de route, on inspecte les tentes, on organise les véhicules.

Le 22, Aldrich et trois hommes, avec deux traîneaux à chiens, partent en éclaireurs pour se rendre, si possible, au cap Joseph Henry. Le lieutenant y élèvera un cairn où il déposera des notes concernant son voyage, notes qui seront utiles au gros de la troupe qui doit le suivre de près.

Le 25, la glace qui s'est reformée autour du navire est déjà assez forte pour porter des poids considérables. Le jour du départ est venu pour les différentes équipes : trois traîneaux à huit[1] que le capitaine a placés sous ma direction. Le *Marco Polo* est sous mes ordres personnels; Parr commande le *Victoria*; May, l'*Hercule*

1. C'est-à-dire attelés de huit hommes de « trait ».

Mes instructions portent que, longeant la côte autant que faire se pourra, nous aurons à marcher vers le nord, pour, au point extrême que nous réussirons à gagner, établir un dépôt de provisions en vue des campagnes du printemps. Les vivres sont pesés et emballés avec le plus grand soin. Au début, chaque homme aura à tirer une moyenne de quatre-vingt-dix kilogrammes, qui diminuera environ d'un kilogramme et demi par jour. Le peu d'expérience acquise pendant nos excursions des semaines précédentes nous est déjà d'un grand secours. Ceux qui y ont passé sont considérés comme des « vétérans » par les conscrits non encore initiés à ces mystères. Nous partons avec entrain, presque avec enthousiasme; tous animés d'un même désir, tous décidés à faire ce qui sera individuellement possible pour l'honneur de notre entreprise.

Mais les exploits de nos « tireurs » méritent un chapitre à part. Je n'ai pas besoin d'expliquer pourquoi je ne m'étendrai pas longuement sur le voyage d'Aldrich et des autres officiers : l'histoire d'un traîneau sera celle de tous, et je décrirai plus fidèlement les travaux dont j'ai pris ma part.

Voici, du reste, le tableau des véhicules employés pendant l'automne, l'énumération de leurs pavillons et de leurs effectifs, et la mention des services rendus par chacun d'entre eux :

NAVIRE DE SA

AUTOMNE

MARCO POLO, Devise du pavillon : *Tout ce qu'homme peut oser, je l'ose.* Devise du guidon : *Luctor et emergo.*	Commandant : A. MARKHAM [1]. Thom. Rawlings, sous-officier. J. Self, marin (dut être amputé d'un orteil). W. Malley (gelures graves). Th. Joliffe, sous-officier. Th. Simpson, marin. John Shirley, employé aux vivres. Th. Smith (gelures graves).

Quitta le navire le 25 septembre.
Y retourna le 15 octobre ; 2 jours après la disparition du soleil.
Température de — 15 à — 30° ; jours d'absence, 20.
Distance : Aller 82 milles } Total... 165 milles (305 kilom.).
Retour 83 — }

LE CHAMPION. L'ALERTE Traîneaux à chiens. *Fortitudo vincet.*	Lieutenant : Pelham Aldrich. Neils Christian Petersen, interprète danois. Adam Ayles. Frédéric, Esquimau. John Simmons.

Aldrich dépassa le premier 82°,15, point extrême atteint par Parry.
Départ, 22 septembre. Retour, 5 octobre. (2e voyage).
1er voyage (8 septembre au 12), avec Feilden, Mors et White.

VICTORIA. *Faire sans dire.*	Lieutenant : A. Chase Parr. Edw. Laurence, sous-officier. John Hawkins, armurier. W. Maskell. G. Winstone. W. Ferbrache. Alf. Pearce. G. Porter.

Sous les ordres du commandant Markham.
Départ du navire, le 25 septembre.
Retour au — le 15 octobre.

[1] Markham, Parr et Egerton avaient fait une excursion préalable; partis le 11 septembre, une tempête les força de rentrer le 15, après avoir transporté deux canots.

MAJESTÉ L'*ALERTE*

1875

BELLÉROPHON. *Tanq je puis.*	Lieutenant : G. Le C. Egerton. Th. Stuckberry, gabier. W. Gore. David Mitchell. John Hollins.
Départ 11 septembre. Retour 15 —	
HERCULE. *Nil desperandum.*	Lieutenant : W. H. May (dut être amputé d'un orteil). James Doidge, gabier de hune. Fr. Cane, armurier. John Pearson. Wm Woolley. Robert Symonds. G. Oakly (fut amputé d'un orteil). Ruben Francombe.
Sous les ordres du commandant Markham : Départ du navire, le 25 septembre. Retour au — le 15 octobre.	
LA DÉCOUVERTE. *Laus virtutis actio.*	Escouade de la *Découverte* qui hiverna sur l'*Alerte*. Lieut. : Wyatt Rawson. F. R. G. S. George Bryant, sous-officier. George Stone, sous-officier. Alf. Hindle. H. Hand. Th. Chalkley. M. O'Regan. El. Rayner.

Automne, du 2 au 10 octobre. Tenta de communiquer avec la *Découverte*.

Printemps { 12 mars au 14 avril, alla à la *Découverte* et en revint.
10 avril au 18, en éclaireur sur le canal Robeson.

20 avril, part pour le Groënland avec Beaumont.

CHAPITRE XII

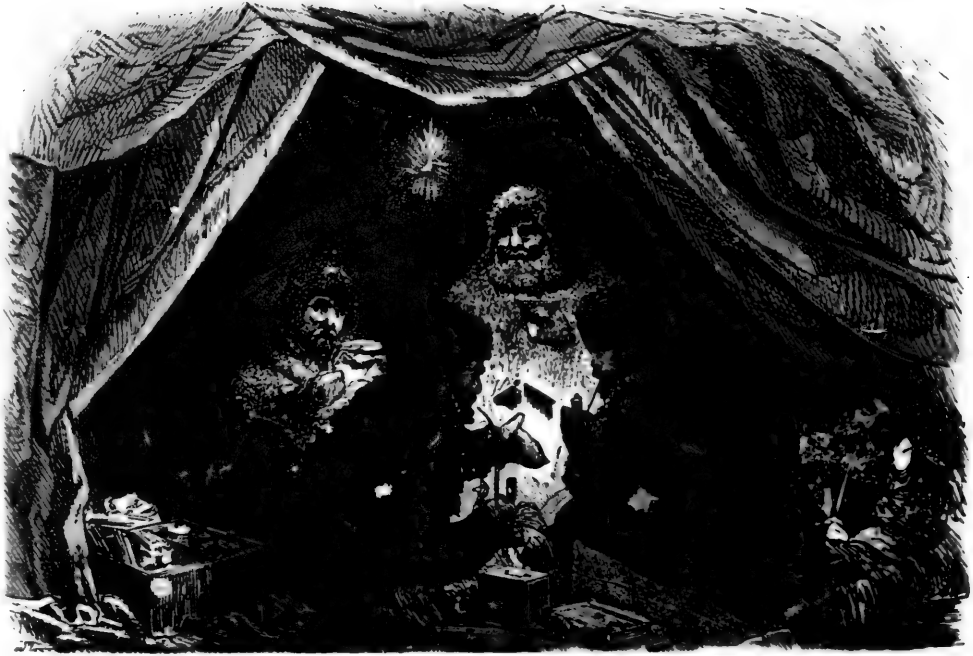
LES CAMPAGNES DE L'AUTOMNE

« Advint par soubdaine adventure que cestuy désert, et du ciel la joyeuse lumier furent, par épais brouillards, amussés de vapeurs moult obscures, et pour ce, toutes choses furent à une réduictes, et de une à nulle; et l'univers meslé en masse confuse. De là tombèrent tretous en dolent esmoi, ne sçachant nul homme avoyer soy par tant ténébreuse estendue et doubtant ung chacun pour vaguer par ledict embrum abhorrent et faillir en meschief mal cogneu. Car dangier n'est pire que le ceslé et venant à l'emblée. »

SPENSER.

Parmi « ceulx qui plantent chous » à leur aise, combien se représentent-ils ce que sont, dans les contrées polaires, les voyages avec traîneaux et le dur labeur qu'ils exigent!

L'imagination complaisante se figure les touristes assis sur leurs véhicules, confortablement emmitouflés de châles et de fourrures, emportés par un attelage de chiens ou de rennes élégamment harnachés, les clochettes argentines carillonnant à toute volée, tandis que, rapides comme l'éclair, ils dévorent la plaine de neige ou de glace. L'étape terminée, les voyageurs mettent pied à terre auprès d'un bûcher aux hautes flammes ondoyantes:



Campement de nuit. (Page 121.

le saumon, la venaison, tels ou tels produits de la chasse ou de la pêche du jour, forment le menu d'un repas plantureux après lequel ils s'endorment dans une jolie hutte de neige ou de bois construite par leurs domestiques... C'est délicieux, vraiment, mais retournez la médaille :

Là-bas, sur les rives de l'océan Polaire, vous attendent des souffrances terribles, des épreuves presque insurmontables. Et d'abord, quant à la nourriture, le moindre changement est forcément interdit et la quantité allouée à chaque individu nécessairement très restreinte. La pitance une fois avalée, votre estomac aura beau crier, il faudra marcher jusqu'à l'heure assignée au repas suivant.

Pour les campements de nuit, une tente faite des plus légers matériaux possibles — dans l'arrimage du traîneau, l'économie de poids est la première des vertus — protège seule le voyageur contre les assauts d'une bise âpre et toujours escortée de tourmentes aveuglantes du névé. Et ce névé est si ténu, si fin, qu'en dépit de vos efforts et par les moindres orifices, il s'insinue sous votre mince abri, et accumulant partout ses cristallisations microscopiques, apporte à une nuit déjà bien difficile son contingent très appréciable de désagréments. Roulés dans « le sac à dormir » sur la nappe glacée de la mer, couche étrangement rude pour un corps endolori et des membres touchés par le gel, les malheureux pèlerins cherchent vainement dans le sommeil l'oubli des maux de la journée : le sang est engourdi dans leurs veines, et comment ranimer la circulation dans des extrémités que le froid a rendues insensibles? Une ration bien faible d'esprit-de-vin, juste ce qu'il en faut pour cuire le dîner, voilà tout le combustible alloué pour une étape; quand même vous auriez réussi à mettre la main sur du bois flotté, par exemple, à quoi cela servirait-il?

Allumer du feu à l'intérieur de la tente est impraticable; dehors, c'est impossible.

Cette légère esquisse donnera quelque idée des douceurs d'un voyage à traîneaux sur terre ou sur mer polaire. Mais, l'esprit serein et le cœur passionnément épris du but à atteindre, on regarde de haut toutes ces misères; bientôt on sait en rire et les traiter avec dédain.

Au moment de quitter l'Angleterre, sir George Nares, s'adressant à nos deux équipages pour leur expliquer, d'après son expérience personnelle, la nature de l'entreprise dans laquelle ils s'engageaient, leur disait entre autres choses : « Imaginez-vous le plus dur labeur que vous ayez jamais été appelés à accomplir; intensifiez-le au plus haut degré, ce ne sera qu'un jeu d'enfant en comparaison du tirage des traîneaux!

Et, je m'en porte garant, il n'y avait point d'exagération dans ces paroles que, pendant leur noviciat, nos hommes ont eu souvent occasion de se remémorer.

Un célèbre explorateur arctique décrit le « traînage » d'automne, comme « la plus haute expression du découfort ». Tous et chacun, nous ajoutons notre témoignage à l'exactitude de cette assertion.

D'abord, à cette saison, et par suite de la déclinaison progressive du soleil, la lumière décroît rapidement. Avant notre retour au navire, le soleil devait, pour la dernière fois de l'année, colorer en rose les sommets neigeux des collines, puis s'abîmer lentement sous l'horizon du sud, laissant derrière lui un demi-jour encore clair, mais qui diminuerait peu à peu jusqu'à ce que la nuit du pôle vînt en éteindre tous les rayons et faire régner autour de nous la tristesse et l'obscurité.

« L'orbe brillant s'efface peu à peu sous nos regards avides; la nuée s'étend et cache à notre vue la dernière palpitation de la lumière mourante. »

Quelques heures de crépuscule, voilà, vers la fin de la saison des voyages, tout ce qui nous restait pour le travail. Nous n'avions pas emporté de bougies, et le déjeuner du départ, le souper du bivouac, il fallait les avaler au milieu des ténèbres ; les notes de la journée, il fallait les écrire avant de rentrer sous la tente, au risque d'avoir les doigts « pincés ».

D'un autre côté, la glace d'automne est souvent de formation récente et, par conséquent, faible et sans consistance. Plane et lisse, couverte d'une traîtresse couche de neige, elle séduit le voyageur inexpérimenté qui abandonne le vieux floe plus rude, mais plus sûr, et sent bientôt crépiter sous son poids la mince carapace que l'hiver n'a pas encore renforcée. Elle craque et se rompt ; un bain *très* froid suit inévitablement. Lorsqu'elle se brise sous les hommes de « volée », on a encore le temps de préserver le traîneau ; mais, parfois, sans premier avertissement, elle s'ouvre sous le véhicule et la troupe entière de procéder alors au sauvetage d'icelui. Nous n'avons jamais eu de désastre complet, mais trop souvent nos efforts n'ont pu empêcher l'arrimage de faire le plongeon dans l'eau salée : le biscuit non protégé par les boîtes de fer-blanc devient immangeable, et la tente ne tarde pas à geler raide avec ses appartenances et dépendances. Si on ne les a point savourées, comment se figurer ces nuits de torture dans un « sac à dormir » changé en plaques de glace, sous une tente dont la toile, strictement calculée pour le nombre de personnes qu'elle devra recouvrir, se rétrécit considérablement sous l'influence du gel ! Quel labeur pour des hommes exténués de fatigue que celui d'en décoller et d'en étendre les plis agglutinés l'un à l'autre, le soir, après les misères d'une longue journée de traînage et par une température telle, qu'on ne peut exposer ses mains nues à l'air extérieur !

Nos pieds, mouillés constamment, sont d'autant plus exposés aux « froidures »; les averses de neige, auxquelles on doit toujours s'attendre en automne, rendent le travail dix fois plus difficile; l'atmosphère, épaissie par les flocons, ne permet pas de voir à quelques mètres devant soi; il faut marcher d'après la boussole. Comme dans les vers cités plus haut,

« Toutes choses sont à une réduictes, et de une à nulle. »

Et que dirai-je du labeur même du traînage, sans cesse compliqué par les ruptures de la glace, les averses continuelles de neige! Toutes ces épreuves des campagnes d'automne, les explorateurs polaires qui se mettent en route à cette saison tardive doivent s'attendre à les subir.

Dans un autre chapitre, je décrirai plus au long la routine de chaque journée de marche, l'équipement, les rations et autres détails relatifs aux voyages dans les déserts polaires. Pour le moment je me contente d'un récit succinct de nos faits et gestes de ces trois semaines, semaines de travail comme nous n'en avons jamais connu.

Le 25, à huit heures du matin, mes camarades, les lieutenants Parr et May, s'asseyaient avec moi à un déjeuner vraiment splendide, aimable attention du commissaire aux vivres. A 8 heures 15, nos guidons flottaient sur les véhicules; le navire hissait ses couleurs; quelques moments après, chaque colonne se rangeait devant son traîneau, et je donnais l'ordre du départ. Les hommes se mettent gaillardement en route, salués de trois hourrahs cordiaux des amis restés à bord. Au commandement de « Halte », on se retourne vers l'*Alerte*, on répond à ces cris avec l'énergie de dix-huit vigoureuses poitrines; puis : « Changement de front! Marche! » La

jeune glace paraît assez solide; aussi, quittant la banquette anfractueuse, nous nous aventurons au large. Au bout de deux kilomètres, je vois, à ma grande consternation, s'enfoncer le traîneau de Parr. « Tout le monde à la rescousse! » Et après quinze minutes de terrible labeur, on réussit à remorquer le véhicule sur une floe d'assez bonne glace, mais la cargaison est absolument trempée : il faut envoyer quérir un autre traîneau, d'autres provisions. Cette mesure prise, nous marchons assez bien pendant cinq kilomètres. Tout à coup, un craquement de mauvais augure attire notre attention : cette fois-ci, c'est mon transport, le *Marco-Polo*. Nous le hissons lestement sur la rive; le mal est moins grand que pour la *Victoria*; il se trouve encore assez grave : la tente et tout notre attirail de nuit mouillés à fond, le biscuit avarié... Mais nous sommes déjà trop loin pour retourner au navire; la caravane se remet en route et bientôt Parr nous rallie. L'étape est déjà de vingt kilomètres et l'on s'arrête pour camper : le thermomètre marque — 19 degrés, la tente est gelée et considérablement rétrécie.

Le lendemain, nous faisons vingt-deux kilomètres sur de superbe glace bleue, mais tellement glissante que nos hommes ont peine à ne pas perdre pied. Ils marchent « splendidement », se riant des lourdes charges et des floes perfides, ne songeant qu'à conduire le dépôt le plus loin possible vers le nord.

Le troisième jour, des flaques ouvertes entre les champs nous empêchent de doubler le cap; il faut enlever la cargaison des traîneaux et la transporter, colis par colis, par-dessus un seuil large de trois kilomètres et d'une trentaine de mètres d'altitude, qui relie le promontoire à la côte. Puis la neige commence à tomber : ses averses se succèdent sans relâche jusqu'à notre

retour au navire, accroissant toujours plus la couche qui couvre le sol; elle est tellement molle que souvent on fait halte pour prendre la pelle et pratiquer des tranchées. L'atmosphère, épaissie par ces ondées perpétuelles, nous permet à peine d'entrevoir la terre et d'en noter les accidents; nous n'apercevons même plus la direction de la côte.

Nos hommes ne sont pas encore habitués à la traction: l'épiderme de leur poitrine s'enlève, quoique de temps à autre ils aient soin de changer leur bandoulière d'épaule. En dépit de ces désagréments et de la maussaderie de la température, leur bonne humeur est inépuisable. Au bivouac, on oublie les misères de la journée : les chants et les rires sont les seuls bruits qui s'élèvent de notre petit campement, même longtemps après que nous sommes enfournés jusqu'au cou dans nos sacs de nuit.

Je me divertissais fort, pour mon compte, des joyeuses saillies de nos gens, lorsque, installés aussi confortablement que possible sous la commune couverture de feutre, ils fumaient la pipe du soir. La présence du commandant n'était plus pour eux une gêne, et, devant moi, ils discutaient librement la petite chronique du gaillard d'avant, louant ou critiquant, selon les besoins de la cause. Leur connaissance des régions arctiques montrait qu'ils avaient beaucoup lu sur ce sujet.

Mais presque toujours, je l'avoue, la conversation finissait par tomber sur le manger et sur le boire, deux choses qui hantaient notre cervelle pendant le jour et revenaient souvent dans nos rêves de la nuit. Une fois, au branle-bas du matin, « déjà! commandant, quel dommage! » s'écria un matelot, « j'avalais un superbe plum pudding! Si vous me l'aviez laissé finir, je vous aurais économisé un déjeuner. »

Les bourrasques, décidément trop fréquentes, furent

Traversée des ravines. (Page 127.)

une de nos grandes épreuves. Elles obligeaient à faire halte, car en outre de la bise qui nous menaçait de treidures, on pouvait à peine marcher au milieu des neiges tournoyantes que le vent vous lançait à la figure, empêchant de voir la route à un ou deux mètres de distance.

Le 4 octobre, nous ne sommes plus qu'à dix minutes, de degré, s'entend, du quatre-vingt-troisième parallèle nord. Mais la moitié de nos provisions est épuisée, le voyage de retour s'annonce comme très pénible et nous décidons de ne pas aller plus loin. Le dépôt sera établi sur un renflement du sol, au-dessus de notre dernier bivouac. Pendant qu'on l'organise et qu'on y place quatre cents kilogrammes de pemmican et cent kilogrammes de jambon, May et moi poussons plus avant dans l'espoir d'arriver au cap Joseph Henry, mais la brume ne permet pas de distinguer l'orientation de la côte et de porter le moindre jugement sur les régions septentrionales. Les floes paraissent composés de glace formidable et les hummocks s'entassent sur la berge à une grande hauteur, contre les promontoires surtout. Le lieutenant Aldrich, plus heureux, avait pu profiter d'une belle journée pour gravir une montagne de six cents mètres d'altitude : à partir du cap Joseph Henry, la rive tournait franchement à l'ouest; au nord, le pack impénétrable couvrait l'océan Polaire.

Le traînage du retour fut laborieux et écœurant au delà de toute expression. La neige nous montait au-dessus du genou, rendant presque impraticable la traversée des ravines et du pourtour des caps. Il fallut hisser les traîneaux au sommet d'un contrefort haut de quatre-vingts mètres afin d'éviter des roches à pic au pied desquelles s'ouvrait une flaque d'eau libre, puis du côté opposé, les descendre sur une déclivité escarpée. Pour brocher sur

le tout, l'abaissement subit de la température détermina quelques accidents ; plusieurs orteils furent « saisis ». On s'empressait alors de rétablir la circulation en se frictionnant doucement de la main, réchauffée d'abord sous les habits, puis d'envelopper la partie atteinte de charpie à la glycérine.

Pour exercer une juste vengeance sur la chaîne dont le passage nous donna tant de mal, d'aucuns proposèrent de la nommer « montagnes des froidures ». Ainsi fut fait.

Le 9, le thermomètre tombe à — 26° ; les bottes, les bas, les langes de molleton qui emmaillottent nos pieds, tout est gelé raide : sur le talus d'une colline, il faut littéralement descendre les véhicules au moyen des traits renversés ; ce, sur une hauteur absolue de quatre-vingts mètres, et à un angle très aigu. De la banquette de glace où nous nous trouvons alors, on se laisse choir sur la rive que nous sommes forcés de suivre parmi les hummocks énormes, souvent séparés par des fentes et des crevasses où nous enfonçons jusqu'au cou. Dans une de ces fondrières, le lieutenant May eut le malheur de briser la croûte de glace pâteuse qui le séparait de la mer : son pied fut si gravement atteint, que, dès son arrivée à bord, notre camarade dut se soumettre à l'amputation du gros orteil.

Le soleil se couche à une heure de l'après-midi : les couleurs de l'aurore et celles du crépuscule se mêlent et se fondent dans un rayonnement splendide. Nous sommes à mardi ; le déjeuner de vendredi achèvera d'épuiser les vivres. Le 13, l'orbe du soleil disparaît définitivement au-dessous de l'horizon.

Le 14, le thermomètre marque — 32° ; la marche est extrêmement pénible, mais nos souffrances vont finir : à sept heures nous arrivons en vue du navire : chaque

traîneau hisse ses banderoles. On nous signale enfin; tous courent à notre rencontre et viennent aider aux courroies; à neuf heures dix minutes, nous remontons à bord.

Quelques-unes des plaies causées par le froid sont assez sérieuses pour nécessiter l'ablation d'un ou plusieurs doigts aux pieds et aux mains. Il est très difficile de s'apercevoir à temps de l'invasion du mal : le gel arrive sur vous comme un larron dans la nuit et la gangrène se déclare à la grande surprise de la victime. La moitié de notre petite troupe fut portée incontinent sur la liste des malades.

Quelle joie de se retrouver sur notre bon petit navire et de se remettre aux soins des camarades ! Notre longue absence ne laissait pas de les inquiéter, surtout depuis les dernières neiges; ils savaient que la route était devenue très mauvaise et que nous n'avions de vivres que pour vingt jours.

Maintenant, dans la grande chambre, les lampes sont allumées, le poêle ronfle gaiement, et, bonheur indicible pour les affamés, la nappe blanche qui recouvre la table disparaît presque sous les plats somptueux préparés à notre intention; les carafons de madère et de porto étincellent ! Ces petits luxes de la vie peuvent paraître insignifiants à nos lecteurs, mais comme ils les savouraient à fond, ces pauvres voyageurs dont les pieds blessés se reposaient enfin ! Depuis trois longues semaines, nous étions devenus étrangers à la lumière, aux conforts de notre demeure arctique, aux charmes d'un bon repas. Délices d'un bain chaud, jouissance extrême de se brosser les cheveux, je n'essayerai point de vous décrire ! nous sommes un peu plus maigres qu'au départ, mais à l'exception des froidures, personne n'a autrement souffert.

Quant aux résultats de la campagne, nous avons tout

lieu d'être satisfaits : à soixante-quinze kilomètres au nord du navire, se trouve maintenant un dépôt qui sera d'un grand secours aux explorateurs du printemps ; nos équipes ont acquis un vaste fonds d'expérience que l'année prochaine se chargera de faire fructifier. Nous avons enfin réussi à atteindre et à dépasser la haute latitude que gagna l'illustre Édouard Parry, lors de son mémorable voyage de 1827 sur la glace polaire, au nord du Spitzberg.

La disparition du soleil nous interdisait, du reste, de pousser nos courses plus loin. Au début, quelques heures de jour avant et après midi ; à la fin, quelques heures de crépuscule, voilà ce que nous pouvions consacrer au travail.

Aussi bien, cette première expérience du traînage il n'eût pas été prudent de la prolonger. On me permettra de citer ici quelques chiffres pour faire juger combien en automne les vapeurs atmosphériques augmentent le poids de l'attirail de campement. La tente, qui, au départ, était comptée pour 31 livres, passait maintenant à 55 ; la couverture montait de 21 à 48, le feutre de 18 à 40, le tapis matelas de 11 à 29 ; tout le reste, à proportion. L'humidité envahit tous les objets qui bientôt gèlent roide. Au printemps, le thermomètre est beaucoup plus bas, mais le soleil de la journée suffit pour tout sécher ; à l'arrière-saison, il n'y a pas de remède.

CHAPITRE XIII

NOS QUARTIERS D'HIVER

« L'hiver vient; les fantômes polaires balayent le monde assombri et les abîmes fouettés par la tempête. La bruyère, desséchée se brise sous le poids des neiges; le soleil n'erre plus derrière l'ouragan; mais, dans nos joyeuses demeures, la nuit mélancolique s'éclaire des sourires de l'affection. »

CAMPBELL.

Tous les voyageurs sont maintenant rentrés à bord et n'ont plus à s'occuper que des préparatifs de l'hivernage. Le soleil nous a quittés depuis le 11, mais, au milieu du jour, il reste encore cinq ou six heures de crépuscule, et chacun se livre avec ardeur aux nombreux travaux exigés par les circonstances.

Le navire, quoique dûment encastré dans des glaces augmentant sans cesse d'épaisseur, est encore assujetti à la rive par nos deux ancres maîtresses : une fois crochées, on les gèle dans leur trou en y versant de l'eau; des chaînes de fer les relient à l'*Alerte* et nous enlèvent toute inquiétude au sujet des grains qui pourraient souffler de terre.

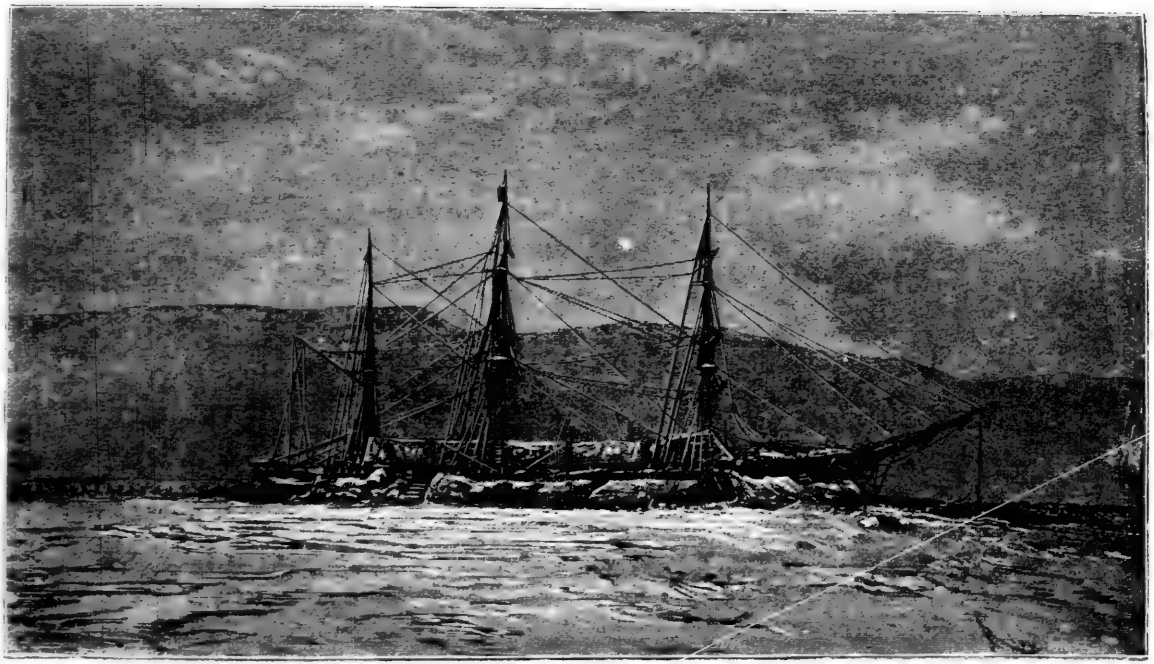
Mais il vaut mieux tout prévoir : si quelque funeste accident devait causer cet hiver la perte du navire et nous priver à la fois de notre demeure et des approvi-

sionnements qu'elle contient, il serait trop tard pour y remédier. Nous débarquons donc une grande partie des vivres et des objets non utilisables présentement; les barils et les caisses servent à construire le « magasin Markham », entrepôt spacieux, assez vaste, s'il le faut, pour servir d'abri à la compagnie tout entière. On y transporte le gréement, les cordages, les traîneaux, tout ce qui tient trop de place à bord ; long de quinze mètres, il en a quatre de large et trois de hauteur. La grande voile en forme le toit; c'est un édifice superbe, et avec quelque raison, je dois le dire, nous sommes fiers de cette architecture.

Du reste, la manie de bâtir s'emparait de la plupart des officiers et il n'y avait point de fin aux petites huttes de neige qu'on élevait à tout propos sur le rivage. Avec les matériaux que l'hiver nous fournissait en si grande abondance, un de nos camarades entreprit même une *colonnade* qui de l'*Alerte* à la côte devait nous former une magnifique avenue, mais cette œuvre gigantesque fut abandonnée après quelques journées de travail.

Un observatoire construit en planches apportées toutes numérotées d'Angleterre reçut l'instrument de transit; à côté, une maison de neige abritait l'azimuth. Cette petite station, quartier général des astronomes Parr et May, fut appelée Greenwich.

Les instruments magnétiques, fixés eux-mêmes à des piédestaux de glace sur lesquels on les gela solidement, furent placés dans trois de ces « palais d'hiver », reliés l'un à l'autre par des couloirs pratiqués dans la neige et recouverts de dalles de glace. Le plus long de ces tunnels mesurait quarante mètres : l'établissement de ces fit le plus grand honneur à son architecte. Giffard et moi, chargés des observations magnétiques, y avons passé bien des heures à tâcher, en dépit du froid, d'augmenter le



L'*Alerte* en hivernage. (Page 132.)

faibles lumières qu'on possède sur cette branche intéressante de la science.

La poudre, dangereuse à garder sur un navire où il fallait entretenir tant de poêles, fut déposée sur la rive dans une Sainte-Barbe de neige, Woolwich, naturellement. D'autres cases de même structure reçurent les provisions de bœuf salé; inutile de dire qu'on les appela Deptford, comme le grand dépôt de vivres de la marine britannique.

Peu à peu les alentours de nos quartiers d'hiver perdaient leur aspect morne et désolé pour prendre celui d'une jeune colonie dont chaque journée marquait de nouveaux progrès; partout l'activité, la joie, la vie.

Le bœuf emporté d'Angleterre, plus salé et plus coriace que d'habitude, se trouva beaucoup mieux de son séjour dans les huttes de neige; la congélation à laquelle il était soumis, aidait sans doute à l'élimination ou à la précipitation de l'excès de saumure qui le rendait presque inmangeable.

Le 26 octobre, le pont du navire était entièrement couvert; une suite d'auvents en toile goudronnée, semblable à celle des bâches de roulage, s'étendait du mât de misaine au mât de perroquet du gaillard d'avant. Ces tendelets, soutenus par des espars amarrés entre les mâts, laissaient de chaque côté retomber des rideaux qu'on relevait facilement pour les besoins de la ventilation. Des lampes, allumées nuit et jour, furent suspendues aux mâtereaux du milieu; la cheminée de la machine, qui était à charnière, fut abaissée sur le pont et forma un réduit commode où nous pûmes faire entrer un nombre vraiment merveilleux de rouleaux de cordages.

Dans les bordages de l'*Alerte* on pratique deux passavants: l'un à bâbord pour entrer et sortir; l'autre à tribord pour les débris de ménage et les balayures qu'on

dépose sur le floe ; une ou deux fois par semaine, on les transporte à une centaine de mètres, derrière les hummocks.

La neige des alentours est en général trop molle pour servir à nos constructions, mais dans certains endroits on trouve des névés entassés par les bourrasques et qui ont acquis une plus grande consistance. Avec les blocs solides taillés dans ces carrières, on élève à deux mètres de distance du navire un mur de circonvallation de 1m,20 de hauteur. L'espace qui le sépare des flancs de l'*Alerte* est ensuite rempli de neige bien tassée ; celle-ci monte jusqu'aux gouttières et forme une levée parfaitement imperméable qui empêchera toute déperdition de la chaleur intérieure du bord.

Le pont, débarrassé de tout son « mobilier », fut recouvert d'une couche de neige de trente centimètres de haut par-dessus laquelle on étendit du gravier et des cendres ; je ne sais si cette mesure fut bien avantageuse : une fois ce « béton » gelé, la marche y devint très difficile.

Les œils-de-bœuf, les écoutilles, furent soigneusement condamnés et matelassés : on ne garda que deux ouvertures pour entrer et sortir ; là, des porches s'opposaient encore à l'admission de l'air extérieur. Les doubles portes, munies de poids, se fermaient automatiquement de façon que la première était close avant qu'on ouvrît la seconde. L'extérieur des vestibules fut en outre garanti par un rempart de neige ; toutes les issues possibles étaient blindées de la même façon.

Autour du tuyau de la cuisine, on avait ménagé un grand espace vide dans lequel, tous les matins, on versait assez de glace ou plutôt de névé gelé pour fournir l'eau nécessaire aux besoins de la journée. Nous faisions notre provision à un grand floe où la glace d'eau douce avait

dû se former par les gels, dégels et regels des neigées successives. Quand il devint difficile de procurer pour nos hommes de l'ouvrage en plein air, ils s'occupèrent à charrier ces blocs à un vaste dépôt établi près du navire et qu'un mur de neige protégeait des chiens esquimaux : c'était notre réserve pour les mauvais temps.

Les embarcations, halées sur le rivage, furent mises en lieu sûr; les voiles restèrent en place, serrées dans leurs étuis. Les cordages qu'on n'enleva point, on les étarqua avec soin afin de n'être pas tenus éveillés dans les nuits de tempête par le tambourinement monotone et agaçant au possible des câbles frappant les espars.

De précédentes expéditions avaient été munies de l'appareil caléfacteur Sylvester dont les tubes distribuent l'air chaud à toutes les parties d'un navire. L'*Alerte* ne possédait que des poêles placés sur différents points et que nos hommes devaient entretenir tour à tour. Des règles sévères étaient imposées en vue de l'économie du charbon et des précautions contre l'incendie.

Plus que dans toute autre région, la buanderie des bâtiments polaires doit être maintenue à une température assez élevée pour le lavage et séchage du linge et des vêtements. La nôtre occupait un compartiment à l'avant de la batterie basse. Certains jours de la semaine étaient mis à part pour les lessives et savonnages : le linge blanchi l'après-midi fut toujours sec le lendemain.

La vapeur qui se formait dans cette pièce ne pouvait donner de l'humidité à celle où se tenait l'équipage : une trappe la conduisait au gaillard d'avant, dans une sorte de chambre circonscrite par un mur de neige, et d'où elle s'échappait par un tronçon de tuyau. Notre buanderie était chauffée par un fourneau soigneusement entretenu nuit et jour.

A bord d'un navire où, pendant l'hivernage, la batterie

basse est le séjour forcé de toute la compagnie, la pureté de l'air et sa libre circulation sont les conditions essentielles d'un bon état sanitaire ; aussi la ventilation devint-elle bientôt le souci le plus grave de notre commandant.

Nos prédécesseurs, avec l'excellent calorifère Sylvester, pouvaient établir un courant d'air plus constant et maintenir à peu près sans humidité les pièces qui leur servaient d'habitation. Pour nous il fut impossible, même à un degré très modeste, d'empêcher l'accumulation sur nos solives des vapeurs de la cuisine et de celles que causait la présence de tant d'hommes.

Dans le pont extérieur, on pratiqua plusieurs trous où l'on fit passer des tuyaux qui devaient, les uns jeter au dehors l'air vicié, les autres nous en porter de meilleur ; ces tentatives eurent peu de succès et pendant tout l'hiver il fallut essuyer, frotter, éponger sans cesse les baux. Si les portes des écoutilles restaient ouvertes, ne fût-ce que quelques secondes, l'humidité se convertissait en glace que la température plus chaude de la chambre ne tardait pas à dégeler et à précipiter en pluie ; et ces odieuses gouttières nous les avons subies pendant la période entière de l'hivernage.

Tandis qu'on poursuivait ces travaux pour la sûreté et le confort de notre demeure, le capitaine n'en oubliait point les occupants. Chacun des hommes reçut deux costumes complets, l'un en bon tricot de laine, l'autre en peau de phoque ; mais n'allez pas vous imaginer que nous nous carrions fièrement dans ces douillettes fourrures si à la mode parmi nos belles compatriotes : nos habits sont tout simplement taillés dans la dépouille du veau marin commun, du phoque groënlandais, couvert de soies rudes et grossières ; ils n'en sont pas moins chauds et deviennent notre défroque favorite dès qu'a disparu l'arome déplaisant qui s'en exhale, ou plutôt dès que

nous en avons assez pris l'habitude pour n'y plus faire attention.

Des bottes de tissu épais ou des mocassins de peau d'élan forment notre chaussure habituelle : les premières ont des revers de molleton qui montent au genou et des semelles en liège d'un pouce de hauteur.

Dès que le thermomètre descend à quinze ou seize degrés au-dessous de zéro, on doit renoncer aux souliers de cuir : ils gèlent roide, perdent toute souplesse et, par suite, exposent le pied aux dangereuses « morsures » du froid. Une paire de bas de laine drapés montant jusqu'à la cuisse, une couple de langes de molleton et des mocassins par-dessus, voilà pour nous la plus confortable des chaussures et la mieux adaptée aux températures très basses. Les langes sont tout simplement des carrés de couverture de laine, de quarante centimètres de côté, dont on emmaillotte le pied par-dessus les bas, en guise de chaussons qu'ils remplacent avec avantage.

Les officiers et les matelots portent le même costume : de temps à autre quelques-uns des premiers paraissent en longs pardessus ou plutôt burnous de fourrure qu'on leur a cédés aux entrepôts de la compagnie de la Baie d'Hudson ; mais la majorité se contente des effets fournis par le Gouvernement.

J'allais oublier de mentionner la corvée de surveiller et d'entretenir le « trou à feu », corvée à laquelle on ne saurait échapper, car, en cas d'incendie, il nous faut toujours sous la main le moyen de l'éteindre. En général, pendant tous les hivernages, l'eau se prenait bientôt au-dessous des valves aspirantes des pompes qui devenaient ainsi complètement inutiles. On était donc obligé d'ouvrir un trou près du navire, et ce trou, confié à la garde du quartier maître de service, devait être de temps à autre débarrassé de la glace qui s'y formait, pour qu'à

la première alerte on pût y plonger les seaux. Chez nous, les valves étant placées plus bas, le même inconvénient ne se produisit point, mais l'eau contenue dans le corps de pompe lui-même suffisait, en gelant, pour le rendre inutile, aussi le trou à feu fut-il l'objet d'une sollicitude continuelle. Creusé tout contre l'avant, il était recouvert d'une hutte de neige, afin que dans l'obscurité on ne s'y laissât pas choir. On y introduisit un marégraphe, relié au bossoir par un appareil autonome qui nous a donné une série complète et très précieuse d'observations. Sans quitter le bord, nous pouvions noter tous les mouvements des marées et continuer ce travail en dépit des rafales ou des averses de neige.

Mais la température était surtout l'objet de notre constante étude, et nous inscrivions avec soin celle de nos appartements et celle du dehors. Des thermomètres à maxima et à minima, relevés tous à midi par l'officier chargé spécialement de ce service, furent placés dans les divers compartiments du navire. La batterie basse en eut trois pour sa part; l'un sur le plancher, le second, à mi-hauteur de la paroi, le troisième, suspendu aux baux du plafond. Pour l'air extérieur, un des triangles qui avaient servi à la manœuvre des scies à glace fut installé sur le floe, assez loin du navire pour en neutraliser l'influence, et muni de plusieurs thermomètres placés à douze pieds de hauteur. D'autres furent établis sur la colline, à quatre cents mètres de nous et à une centaine au-dessus du niveau de la mer, tout cela pour procurer une moyenne correcte de la température de l'atmosphère; on étudia celle de la neige, celle du sol lui-même à différentes profondeurs; enfin, au moyen de l'instrument à boule noire nous obtînmes après le retour du soleil plusieurs observations sur la chaleur directe que donnent ses rayons à diverses altitudes.

Ces occupations nombreuses faisaient partie intégrante du règlement organisé dès la rentrée à bord des compagnies de traîneau, règlement que, pendant tout l'hiver, nous exécutâmes avec la plus stricte fidélité.

CHAPITRE XIV

LE THÉATRE ROYAL DU PÔLE

> « Nymphe, accours, mais non pas seule: viens, accompagnée de doux propos et plaisants devis ; viens avec la joyeuse bande des amusettes, des ruses et badinages amoureux, des clignements et gestes furtifs, des yeux qui sourient sous de vertes guirlandes; viens avec le Plaisir, qui déride les fronts soucieux, avec le Rire, qui trépigne en se tenant les côtes. »
>
> MILTON.

Sir Édouard Parry, qui passa de longs hivers dans les régions du pôle, n'avait pas manqué de reconnaître combien, pendant cette période d'inaction forcée, il était nécessaire, non seulement d'exercer l'intelligence de ses hommes, mais aussi de les amuser et de leur faire sentir qu'ils travaillaient pour leur part à l'amusement de leurs camarades. En outre de l'école du soir où les officiers devenaient instituteurs, il établit des journaux et organisa des représentations théâtrales dont il ne dédaignait pas de prendre un des principaux rôles.

Les expéditions qui se sont succédé dans les mers polaires ont presque toutes suivi cet exemple : une fois le navire endormi dans son berceau de glace, la besogne du bord se réduit de beaucoup, et garder les esprits en haleine et les corps en bonne santé est pour le comman-

dant un devoir de premier ordre; les officiers ont toujours de quoi « s'entretenir la main » aux observations scientifiques dont ils sont chargés, mais que feraient les matelots, sinon s'occuper de la situation et trop souvent s'en préoccuper! Il faut donc trouver le moyen de chasser leurs pensées attristantes et de leur montrer qu'ils possèdent en eux-mêmes assez de ressources pour se rire du long et monotone hiver.

L'*Alerte* et la *Découverte* avaient emporté d'Angleterre des presses à imprimer, et, pour chaque navire, un officier et un matelot s'étaient instruits dans l'art de composer.

Dès que notre typographie fut installée, la « raison sociale » s'empressa de distribuer à bord le prospectus suivant :

IMPRIMERIE CENTRALE DU POLE

Messieurs Giffard et Symons ont l'honneur d'informer le public, qu'au prix de dépenses énormes, et malgré des difficultés presque insurmontables, ils ont réussi à prendre possession des magnifiques locaux occupés en dernier lieu par M. Clements Markham, — Ruelle de la Trappe, à une demi-minute de l'Echelle du Gaillard d'avant, — et facilement accessibles de toutes les parties de la cité.

Sans regarder aux frais, ils se sont procuré les machines *les plus nouvelles*, ils se sont approprié les inventions *les plus récentes ;* aussi se font-ils fort de porter l'art si noble de l'imprimerie à une hauteur inconnue jusqu'à ce jour.

Ils attendent avec confiance les suffrages que le public accorde toujours au *vrai* mérite.

Prix modérés. — Pas de crédit. — Tous labeurs doivent être payés d'avance.

N. B. — Exécution prompte et rapide des ordres dont ils seront favorisés.

Navire de Sa Majesté l'*Alerte*. — 28 juillet 1875.

— Lt Giffard et R^t Symons. —

Les dépenses, les difficultés mentionnées dans ce « boniment » faisaient allusion au litige mémorable que souleva, entre les imprimeurs et les photographes, la possession de la très petite cabine que mon cousin Markham avait occupée pendant quelques jours, ces « magnifiques locaux » du grandiloquent prospectus. La lutte avait été chaude, voire même acharnée; les deux « raisons sociales » également énergiques avaient donné de toutes leurs forces. Quant à la Ruelle de la Trappe, voici d'où elle tirait son nom : l'ouverture de la cale arrière se trouvait immédiatement en dehors de la porte de la cabine, et l'on oubliait parfois de fermer l'écoutille; or comme, au début du voyage, l'entassement des colis en faisait le plus sombre des antres, les distraits ne manquaient pas de choir dans ce vrai « piège à hommes ».

Pas n'est besoin de dire que cette presse ne devait guère gémir sous le poids des paperasses administratives; elle avait vraiment bien autre chose à faire : imprimer, par exemple, les programmes des diverses représentations scéniques et autres; à Noël et pour les dîners d'anniversaire, on se donnait le luxe de publier le menu des repas. Bref, la réussite fut complète, et nos typographes peuvent se vanter d'avoir, pour leur très grande part, contribué à nous consoler de la longue nuit du pôle.

L'école fut ouverte le 1er novembre et se tint régulièrement jusqu'au retour du soleil. Presque tous les hommes y étaient présents à la fois, répartis en divisions placées sous la surveillance des officiers et s'occupant de lecture, d'écriture, d'histoire, d'arithmétique, de navigation.

La classe se tenait dans la batterie basse, autour des grandes tables. Deux hommes seulement durent commencer par l'alphabet; on leur adjoignit Petersen, l'in-

terprète danois, et le cuisinier Domenico, natif de Gibraltar, qui désiraient apprendre à lire et écrire l'anglais. Le docteur, avec son dévouement habituel, se chargea de ces « éclopés », comme on les appelait à bord.

Les cinquante dernières années ont amené des progrès étonnants dans l'instruction des classes inférieures de la Grande-Bretagne. Du temps de Parry, un matelot qui sût écrire était une exception remarquée; aujourd'hui, sur les cinquante-cinq locataires de l'*Alerte*, nous n'en comptons que deux complètement illettrés.

Jamais on ne vit écoliers plus zélés, jamais école plus paisible et plus facile à conduire; et ce fut un vrai plaisir pour les maîtres que de donner leur temps à des disciples si désireux d'apprendre.

Ainsi, on aurait pu contempler un brave vieux loup de mer dont la large main basanée paraissait plus propre à saisir l'épissoir qu'à diriger sa plume. Les coudes en angles aigus, son visage bronzé touchant presque le papier, la langue projetée en avant, il suait sang et eau sans amener à bien une très simple addition. Et, par contraste, à la table opposée, un jeune matelot, fort en avant de tous ses compétiteurs en mathématiques, se permettait, sur la trigonométrie, des questions qui menaçaient de désarçonner, même son savant professeur.

L'école terminée, les hommes étaient libres pour le reste de la soirée; des jeux de diverses sortes, échecs, dames, cartes, achetés avant de quitter l'Angleterre, régnèrent tout l'hiver sans conteste : un vaste espace à tribord, en arrière de nos « appartements », fut alloué aux fumeurs; c'est là qu'avaient lieu les représentations dramatiques et les soirées du jeudi. Le dimanche, on y célébrait le service divin.

La lecture était une source de grand amusement et les livres de la bibliothèque ne chômèrent point d'admira-

teurs. Plusieurs de nos hommes aimaient décidément l'étude ; d'aucuns écrivaient leur journal et le continuèrent même pendant les voyages du printemps. Pour les officiers, les échecs, le piquet, un robre dans la cabine du capitaine, formaient leurs distractions habituelles. Quoique les jeux de hasard soient, de par les règlements du moins, proscrits à bord des navires de l'État, je confesse que nous étions tous les victimes passionnées de ce vice : bien plus, un vulgaire intérêt venait encore nous poindre de son aiguillon. Et quels enjeux exorbitants! Une allumette chimique ! objet des plus rares et des plus convoités parmi nous. Un de nos camarades fut assez extravagant pour aventurer une chandelle de suif extraite de son trésor particulier. Mais cette offre parut d'une prodigalité si inouïe que personne ne fut assez confiant dans son étoile pour oser tenir le jeu.

Entre autres dons généreux qui nous vinrent de toutes parts lors de l'organisation de l'entreprise, se trouvait un piano excellent, et, dans le cercle de nos officiers, un musicien de rare mérite auquel nous devons des heures bien douces passées à nous réchauffer le cœur à l'ouïe des airs familiers, souvenir du foyer absent.

Le jeudi soir, pendant tout l'hiver, fut invariablement consacré aux représentations théâtrales, lanterne magique, etc., etc., etc. Ces *Divertissements populaires*, ou *Pops* du jeudi, car dans leur manie d'abréviation, nos gens ne les appelèrent plus que par les trois premières lettres du dernier mot, étaient annoncés au public arctique par un programme imprimé et distribué à profusion. Au reste, en voici un spécimen certifié conforme :

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

DIVERTISSEMENTS POPULAIRES DU JEUDI

Le 11 novembre 1875, ouverture complète et définitive des cours publics, lectures, récitations, tragédies, comédies, musique vocale et instrumentale. Les organisateurs n'ont regardé ni à la peine ni à la dépense pour s'assurer la collaboration des auteurs les plus en vogue, des artistes les plus célèbres de l'époque.

Le festival aura lieu dans l'amphithéâtre vaste, aéré, commode, qui s'étend sous le « Cours de la Cheminée ».

PROGRAMME

Conférence sur l'astronomie. (Il sera permis d'adresser des questions.).....	Cap. NARES.
Chanson. Mais hélas ce n'était qu'un rêve...	M. GOOD.
Chanson. Cresson frais! Cresson frais!.....	M. SHIRLEY.
Lecture. La grenouille dansante.....	Dr MOSS.
Chanson. Je suis Anglais.....	M. CANE.
Chœur. La guirlande.....	MM. ALDRICH, PULLEN et RAWSON.
Chanson. La tempête.....	M. MASKELL.

DIEU SAUVE LA REINE!

N. B. — *Il est interdit de bisser. Les portes seront ouvertes à sept heures et demie précises. On peut commander les traineaux pour neuf heures.*

Giffard et Symons. — Imprimerie polaire, Ruelle de la Trappe.

Cette annonce, la première de la série, parut un ou deux jours avant la « soirée » et causa naturellement « grand émoi » et « vive sensation » dans le public mondain du Théâtre polaire.

Excepté dans les « Pops » exclusivement réservés au drame, le raout était toujours précédé par une confé-

rence faite par l'un des officiers et relative à quelque sujet adapté à la compréhension de l'auditoire. Il y en eut treize en tout :

Sur l'astronomie	Cap. NARES.
Quelques mots sur les aimants	Lieut. GIFFARD.
Sur la géologie	Cap. FEILDEN.
Quelques mots sur la météorologie	Lieut. ALDRICH.
La vapeur	M. WOOTTON.
Les parasélènes sous le microscope	Dr MOSS.
La lumière	Lieut. PARR.
Une leçon d'histoire	M. WHITE.
Une leçon d'astronomie	Com. MARKHAM.
L'alimentation dans les régions polaires	Dr COLAN.
Les plantes arctiques	Rév. PULLEN.
L'hydrostatique	Lieut. MAY.
Les voyages avec traîneaux	Cap. NARES.

Si tous nos officiers ne figurent pas sur cette liste, c'est que le nombre de jeudis disponibles fut moins grand que le bon vouloir de nos camarades. On nous écoutait avec la plus persévérante attention, et l'équipage paraissait prendre le même plaisir aux conférences qu'aux lectures et chansons qui suivaient et dans lesquelles, sauf une ou deux exceptions, chacun s'empressa de jouer un rôle actif.

La semaine d'après vit notre première représentation scénique : on s'était arrêté à un plan qui réussit fort bien : celui de deux troupes recrutées l'une parmi les officiers, l'autre parmi les hommes de l'équipage et paraissant sur le théâtre chacune à son tour. Les répétitions furent presque toujours impossibles, et plus d'une fois nous avons dû nous verrouiller dans nos cabines, pour, à grand labeur, apprendre à perfectionner notre exécution.

Les costumes étaient fort discutés et excitaient un immense intérêt : la forme et la façon des robes, la fabri-

cation des perruques pour lesquelles on dut recourir à l'étoupe et aux toisons des bœufs musqués, mettaient à l'épreuve des mains et des cerveaux étrangers jusque-là à ces occupations paisibles. Quel statisticien nombrerait les aiguilles cassées, les doigts piqués, avant que l'idéal de nos « couturiers » amateurs eût pu revêtir une forme! Les courte-pointes d'édredon devenaient les robes d'une charmante princesse orientale; de vieux uniformes enrichis de galons et de clinquant avaient l'honneur d'habiller un marquis du dix-septième siècle; un sorcier juif du moyen âge venait essayer ses maléfices sur la scène dans une houppelande de coupe trop évidemment cléricale.

La haute direction des « comédiens ordinaires du Pôle » était dévolue à l'infatigable Egerton; Moss inventait et peignait les décors; Aldrich et son piano, l'un assis devant l'autre, composaient l'orchestre, et certes celui-ci ne laissait rien à désirer. Les deux troupes luttaient à qui mieux mieux pour divertir l'assistance, et si leurs talents histrioniques n'étaient pas toujours du premier ordre, le zèle et l'énergie des acteurs furent au-dessus de tout éloge.

Puis là-bas, nulle crainte de sifflet malveillant ne venait paralyser les « moyens » de la troupe. Le critique de théâtre est un fléau qui ne s'aventure pas au delà du cercle arctique. Tous les habitués du « Théâtre Royal du Pôle — réouvert après une relâche de vingt et un ans » arrivaient avec la ferme résolution de plaire ou d'être contents; partant, ils se retiraient satisfaits. Le prologue suivant, écrit par M. Pullen, fut récité à l'ouverture de la « saison », le 18 novembre 1875 :

Salut à vous, amis! Vos indulgents sourires
Seuls ont déjà suffi pour rassurer nos cœurs,
Nous ne redoutons plus de mordantes satires,
Ni d'écrasants dédains, ni de lazzis moqueurs.

L'*Alerte* dort en paix sous la glace polaire,
Le soleil a quitté notre horizon brumeux,
Et, privés des rayons qui les doraient naguère,
Les cristaux des hummocks ont perdu tous leurs feux.

Mais douce et réchauffante, et, du fond de notre âme
Projetant ses clartés sur ce sol inclément,
Dans notre cœur empli d'une secrète flamme,
La lampe de l'espoir brûle éternellement.

En vain le jour s'enfuit; d'impénétrables voiles
Enveloppent en vain et la terre et le ciel,
Dans les plus sombres nuits, sans lune, sans étoiles;
Nous garderons encor notre joyeux Noël.

En vain, autour de nous, la neige tourbillonne,
Sur ces flots congelés par l'éternel hiver,
Toujours en longs éclats notre rire résonne
Aux gais pétillements de notre foyer clair.

Depuis longtemps déjà sur ces lointaines terres,
D'autres ont, comme nous, allumé ce foyer...
Quels labeurs, quels périls ont affronté nos pères
Nous qui leur succédons, pourrions-nous l'oublier ?

Soit que nous redressions les tréteaux du théâtre,
Soit que, pour l'avenir, retrempant nos esprits,
Nous rêvions de marcher, d'agir et de combattre,
Que faisons-nous, sinon ce qu'ils nous ont appris ?

Plus favorisés qu'eux, dans notre part du rôle,
Nous parcourons des bords qu'ils n'atteignirent pas ;
Et les ais frissonnants du *Théâtre du Pôle*
Se dressent sur un sol encor vierge de pas.

Mais tout en savourant l'orgueil de la victoire,
Nous retrouvons avec de secrètes douceurs,
Dans le livre fidèle et juste de l'histoire,
Les triomphes nombreux de nos prédécesseurs.

Et maintenant, amis, que la toile se lève !
Et si, par nos efforts, vos cœurs sont égayés,
Si cette heure vous semble et plus douce et plus brève,
Nos modestes efforts seront cent fois payés.

Le bon vouloir étant notre unique science,
Sans doute bien souvent l'intérêt languira,
Mais qu'une inépuisable et tendre bienveillance
Remplace largement tout ce qui manquera.

A nos gaietés pourtant quelque regret se mêle:
Celle à qui notre cœur s'est donné sans retour,
Notre œil la cherche en vain. Hélas! où donc est-elle
Avec sa voix calmante et ses regards d'amour?

Près du foyer désert, la femme bien-aimée,
La vieille mère en deuil, la sœur pleurent tout bas,
Et tandis qu'elles vont et viennent, leur pensée
Sans se lasser s'attache à chacun de nos pas.

Par delà l'horizon, dans les brouillards du rêve,
Elles laissent errer leur grand œil tout songeur,
Se demandent quelle est notre vie, et sans trêve,
L'âme vole vers l'âme et le cœur vers le cœur.

Que Dieu qui nous conduit, dans son amour immense
Préserve de tout mal et garde en sa bonté
Celles qui, loin de nous, attendent en silence,
Et le cher vieux pays que nous avons quitté!

Ce début, chaudement applaudi, fut suivi du lever de rideau, puis la troupe passa à l'exécution du programme qui portait ce qui suit :

THEATRE ROYAL DU POLE

JEUDI 18 COURANT

Réouverture, par la célèbre et nombreuse société dramatique des

HYPERBORÉENS!

Sous le patronage distingué du capitaine Nares, des membres de l'expédition arctique, de la noblesse et de la haute société du pays.

La réputation de notre personnel n'est plus à faire! Le monde entier sait que le directeur ne s'est épargné ni peines ni soucis pour s'assurer le concours de la fine fleur des artistes; — les dames sont toutes Anglaises. — Les arrangements scéniques, sous la haute surveillance d'un peintre célèbre, le professeur Moss, sont de premier ordre et surpassent tout ce que les siècles passés ont produit de plus parfait.

L'orchestre, dirigé par il signore Aldrichi (de Milan), sera apprécié à sa juste valeur par l'auditoire distingué auquel nous ouvrons nos portes.

A sept heures trente, commencera l'opéra-bouffe :

Le passage de la Manche.

PERSONNAGES.

Léandre Hellespont	M. STUCKBERRY.
M. Contrebalancier	M. WOOLLEY.
M. Regrattier, maître d'hôtel	M. BURROUGHS,
Mme Hellespont	Mlle FRANCOMBI.
Mme Veneer	Mme MASKELLI.

(La scène se passe au temps actuel et dans un salon du paquebot de Boulogne.)

Intermède, dix minutes.

Pendant ce temps, le fameux ténor, M. STONE, exécutera

Le Barbier Irlandais.

Après quoi, on commencera l'abracadabrante tragédie comico-burlesque,

Vilikins et sa Dinah.

PERSONNAGES.

Maître Grumbleton Griffin, riche marchand de savon à Londres, père de l'ingénue	Com. MARKHAM.
Baron Boski Bumble, descendant en droite ligne du bedeau si connu, amoureux d'un comique désopilant	M. EGERTON.
William Wilkins, devenu universellement célèbre sous le nom légèrement altéré de Vilikins, jeune apprenti, éperdûment fou de	M. RAWSON.
Dinah Griffin, seule progéniture féminine dudit marchand de savon, amoureuse de mondit Vilikins	Mlle BLANC.

SCÈNE I. — La pelouse, devant la maison Griffin,

SCÈNE II. — Intérieur de la maison.

SCÈNE III. — Derechef, la pelouse.

Dieu sauve la reine!

MM. Giffard et Symons. — Imprimerie du Pôle, Ruelle de la Trappe.

Cette première exhibition des Hyperboréens eut un succès étourdissant : une assistance des plus démonstratives accentuait de rires et de bravos les moindres paroles de chacun des acteurs. Mlle Blanc (M. White) était une charmante petite Dinah de cinq pieds huit pouces de haut, habillée à la Dolly Varden ; les autres dames étaient non moins séduisantes sous leurs costumes de brocart ou de mousseline.

Nos représentations dramatiques réussirent incomparablement mieux que celles de notre conserve. L'espace libre à bord de la *Découverte* étant encore plus restreint que le nôtre, il fallut élever sur le floe un théâtre de glace. Dans cet édifice, superbe d'ailleurs, la température était, en moyenne, d'une vingtaine de degrés au-dessous de zéro. Les « dames » de la troupe ne pouvaient se permettre le décolleté, et un observateur attentif n'eût pas manqué de distinguer des maillots de peau de phoque sous leurs toilettes élégantes et légères.

Les deux programmes suivants montreront que, de temps à autre, l'assistance était agréablement surprise par l'annonce d'un spectacle de tout autre nature :

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

POPS DU JEUDI 16 DÉCEMBRE 1875.

Great attraction ! La dernière nouveauté de l'époque ! !

Le Magicien du Nord !!!

(Pour un jour seulement ! ! ! !)

PROGRAMME

La soirée commencera par *Quelques mots sur la vapeur*, M. WOOTTON.

Après quoi :

Le seul et véritable Magicien du Nord

en route pour ses domaines Hyperboréens, montrera et démontrera quelques-uns de ses prodiges inimitables de prestidigitation, parmi lesquels il nous est permis d'annoncer d'avance :

L'œuf évanoui, le dé magique,
La monnaie mystérieuse,
Le châle enchanté,
Grande opération chirurgicale, la montre raccommodée,
Le sac magique,
Le chapeau merveilleux,
Les métamorphoses variées, étonnantes, étourdissantes, épatantes, d'un œuf et d'un foulard de soie,
La bouteille inépuisable.

Notre célèbre pianiste, le lieut. ALDRICH, dirigera comme d'habitude l'orchestre. — Entrée, sept heures et demie précises.

Dieu sauve la Reine !

MM. Giffard et Symons.— Imprimerie du Pôle, Ruelle de la Trappe.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

POPS DU JEUDI 20 JANVIER 1876.

Grande exhibition fantasmagorique

et

Festival de musique.

On commencera par *Quelques mots sur l'astronomie*, Com. MARKHAM,
Illustrés par des vues à la lanterne magique.

Après quoi,

Une série de panoramas en couleur des lieux remarquables
de l'Angleterre.
Esquisses photographiques de paysages et monuments étrangers,

Puis,

Les étonnantes et surprenantes aventures de

Sinbad le Marin

Seront racontées par le rév. PULLEN.

Le commandant MARKHAM continuera par la reproduction exacte et amusante de divers spécimens

d'Histoire naturelle.

Le lieutenant ALDRICH contera le véritable et attachant

Conte du Tonneau.

On finira par des scènes hautement comiques.

Dieu sauve la Reine!

MM. Giffard et Symons. — Imprimerie du Pôle, Ruelle de la Trappe.

On peut critiquer ces amusements, les déclarer bien frivoles pour des gens embarqués dans une entreprise sérieuse; pourtant ils convergeaient tous vers un seul but, l'issue favorable de cette même entreprise. Nos esprits, récréés par ces distractions innocentes, ne sentaient plus le poids des heures, et les soirées du jeudi ne furent pas une des moindres causes de la bonne santé générale et de la hauteur satisfaisante à laquelle se maintint le « baromètre social » pendant cette longue nuit de cent cinquante jours. On ne voyait point de fronts moroses ni de physionomies maussades; nous étions gais, heureux, contents.

CHAPITRE XV

TRAVAUX ET AMUSEMENTS DE L'HIVER

« La nuit, cette sœur aînée du jour, réclame son droit de naissance, et la lumière s'envole vers les cieux lointains. »

DONNE.

« Comme un voyageur qui a perdu sa route ,la lune errante chemine près du zénith, dans le ciel immense que ne sillonne aucun sentier; elle semble baisser la tête et se pencher à travers une nuée floconneuse. »

MILTON.

Le soleil, je l'ai déjà dit, avait disparu le 11 octobre, la nuit nous envahissait graduellement; le 21 décembre, elle atteignit sa plus grande intensité; un « premier Londres » du *Times* nous servit à la mesurer : le 6 novembre, à midi, en plein air, les meilleurs yeux de l'assistance le lurent encore et avec beaucoup de peine; plus tard, cela devint impossible. Pendant une quinzaine de jours avant et après le 21 décembre, il fallait que le ciel fût absolument serein pour qu'on pût percevoir la moindre différence entre midi et minuit. En dehors de cette période, une faible lueur paraissant vers le sud au milieu de la journée nous rappelait parfois la présence du soleil au-dessous de l'horizon.

Le 21 octobre, nous n'eûmes garde d'oublier l'anni-

versaire du combat de Trafalgar. Nelson, le glorieux marin, avait été un de nos précurseurs dans les régions polaires. Le commissariat servit un dîner superfin, et, comme le réclamait la circonstance, un *extra* verre de porto nous fut versé au dessert. Deux superbes menus étaient placés sur la table : le premier, orné d'un « pourtraict » du navire dans ses langes de l'hiver; l'autre représentait la lutte des flottes anglaise et française; au-dessous de chaque dessin on pouvait lire les mots légendaires : « L'Angleterre attend qu'aujourd'hui chacun fasse son devoir! » Et certes, notre appétit, excité par ces préparatifs splendides autant qu'aiguillonné par le froid, devait répondre vaillamment à l'appel!

Le 5 novembre[1] est encore une de ces dates qu'on ne laisse point inaperçues. Le soir, l'effigie de Guy Fawkes, dûment bourrée de pétards et placée sur un baril barbouillé de goudron, est promenée solennellement sur le pont extérieur, suivie des tambours et des fifres, jouant la *Marche de la Canaille;* on la charge sur un traîneau pour la hisser ensuite sur la pointe d'un hummock voisin, où elle est brûlée en présence de l'équipage. L'orchestre donne de toutes ses forces, jusqu'à ce que les lèvres et les doigts des artistes frisent de trop près la « gelure ». La scène est singulièrement étrange! Les noires silhouettes de nos hommes, vêtus de peaux de phoques, sautent et dansent autour du mannequin embrasé; la flamme brillante crépite sur le sommet de l'énorme masse d'albâtre; à l'arrière-plan se profilent en vigueur les mâts et les voiles du navire, avec leurs revêtements de neige, les moindres détails du gréement accusés par la lueur du « feu de joie ». Un superbe ballon confectionné par Moss avec des bandes de papier de cou-

1. Anniversaire de la conspiration des poudres.

leur, devait être une des « grandes attractions » de la soirée. Malheureusement, à peine l'avait-on lâché qu'il prenait feu et se consumait en un clin d'œil.

Cette énumération de nos amusements ne doit point faire croire qu'on négligeât à bord les affaires sérieuses. Les officiers s'occupaient sans relâche des travaux de leurs départements respectifs : observations magnétiques, électriques, météorologiques; analyses spectrales; études sur les marées, sur la polarisation de la lumière, sur les chlorides; estimation de pesanteurs spécifiques. Ces investigations étaient le plus souvent rendues difficiles et pénibles par le déconfort extrême qu'elles entraînaient; il fallait y procéder des heures durant; et, par une température déjà descendue bien au-dessous de zéro, ce n'est point chose aisée que de se servir d'instruments délicats dont la manœuvre, même dans nos climats, demande les précautions les plus minutieuses. Devenues extrêmement fragiles par suite du froid intense, les parties mobiles qui les composent, les aiguilles par exemple, se briseraient infailliblement à la moindre chute, et cependant il est impossible d'y toucher les mains nues. Autre inconvénient grave : l'haleine se gèle sur les verres des télescopes et des miroirs, sur les arcs et les verniers des instruments. D'ailleurs, la plupart de ceux-ci, désorganisés par la contraction inégale des métaux différents qui entrent dans leur construction, deviennent absolument inutiles dès que le thermomètre descend à un certain niveau.

Les parasélènes et les aurores boréales furent plus fréquentes que remarquables; aucune ne mérite une mention particulière. Ces phénomènes, suivis avec soin, ne laissaient pas de donner du travail à nos astronomes. En général, les aurores boréales se réduisirent à de faibles lueurs dardées à travers le zénith ou formant un

arc irrégulier dont les pointes reposaient sur l'horizon; elles furent presque toujours accompagnées de faibles taches lumineuses.

Aux heures marquées, la lune revient dans notre ciel et

Passe en rêvant sous son voile argenté;

chaque retour de notre satellite est attendu avec impatience et accueilli avec bonheur : son éclat nous console des ténèbres attristantes de l'hiver. Si le temps est beau, on profite de ces journées « lunaires » pour expédier la besogne du dehors.

Même pendant ces heures où notre belle visiteuse nous prête ses rayons, il ne serait pas prudent de s'aventurer à quelque distance de la côte : la brume ou les nuages, voilant soudain « l'astre au front d'argent », replongeraient dans la nuit l'infortuné voyageur, désormais incapable de retrouver sa route.

Dès le début de l'hivernage, on s'était occupé surtout de régler la question de la promenade quotidienne, promenade d'autant plus urgente que l'atmosphère des chambres était forcément au-dessous des exigences du service de santé. Le capitaine tint sévèrement la main à ce que chacun prît tous les jours sa part d'exercice en plein air, et notre infatigable docteur organisa sur le floe, près du navire, une « allée » de neuf cents mètres de long, jalonnée tous les deux ou trois pas de petits tas de conserves de fer-blanc, vides, bien entendu; même dans les heures les plus obscures, on s'y lançait avec confiance, et le nombre de fois qu'on l'avait arpentée dans la journée formait, pendant le repas du soir, un des sujets de conversation les plus habituels. Tant que la nuit nous interdit des courses plus lointaines, ce chemin resta la promenade à la mode; il reçut le nom

d'« Avenue des Dames », d'après l'allée bien connue de Hyde Park.

Notre plus grande épreuve domestique fut certainement le patt-patt continuel des gouttières dans nos cuisines et par tout le navire; il fallut retirer les livres de leurs étagères et des lieux divers où ils se trouvaient en contact avec les parois ou les baux. Impossible la nuit de garantir nos cadres et d'avoir quelques heures de sommeil, si nous ne prenions la précaution de clouer au plafond ou de tendre au-dessus de nos têtes une vaste couverture en guise de ciel de lit. Nous essayâmes de tout! Les hommes pour leur chambre, les officiers pour leurs cabines, s'ingénièrent à combattre cette humidité insupportable qui augmentait à chaque élévation de la température. Un d'entre nous alla même jusqu'à brûler en un seul jour, en outre de sa lampe, cinquante-deux chandelles, dans le fallacieux espoir de sécher à fond sa cellule; en moins de quarante-huit heures, l'adversaire en avait repris possession; et pourtant, pendant cette illumination « a giorno », notre ami avait réussi à porter la température de 4 degrés à 24! Lorsqu'on est assis devant sa table à écrire, il est décidément fâcheux de recevoir des douches incessantes sur la tête et le dos, aussi bien que sur votre papier! Un de nos officiers, plus avisé que tous les autres, avait emporté un parapluie : il ne manqua pas de l'installer au-dessus de sa chaise, où il trôna désormais, à l'abri des gouttières et, par suite, de la mauvaise humeur.

On m'accusera peut-être d'affectation si je dis que, durant l'hiver, nous accueillions assez mal toute hausse du thermomètre : vêtus comme nous l'étions, de manière à résister aux grands froids, la « chaleur » nous fatiguait positivement, dès que la température extérieure montait à plus d'une quinzaine de degrés au-dessous de zéro.

Notre seule consolation, c'est qu'alors on ouvrait toutes grandes les portes qui conduisaient en bas, pour permettre largement la circulation de l'air. Une fois, en novembre, le thermomètre marqua — 5°; en décembre, nous l'avons vu à — 2°. Ce furent, il est vrai, des bonds accidentels et temporaires évidemment produits par des bourrasques du S. O. Toute brise survenue pendant l'hivernage élevait invariablement la température; jamais le thermomètre ne descendit si bas que les jours où l'atmosphère était claire et calme. A chaque tempête, le pack, quoique toujours stationnaire, gémissait et geignait plaintivement; il nous semblait entendre les clameurs de tout un peuple de gnomes emprisonnés sous la mer congelée, se lamentant de leurs infortunes et suppliant qu'on les arrachât à leurs chaînes de cristal. Près de nous, la jeune glace s'étoilait d'une façon alarmante, des crevasses se formaient avec un crépitement sec et bref; la surface du floe, plane jusqu'ici, devenait rugueuse et inégale ;

Elle craquait, grondait, hurlait et rugissait

comme la banquise de l'*Ancien Marinier*.

Ce mouvement des glaces, quelque peu important qu'il fût en réalité, augmentait la pression du champ sur les parois de l'*Alerte*. Il ne nous causa jamais d'avaries, mais le navire en vint peu à peu à donner de plusieurs degrés à la bande. Notre provision de vin étant assez restreinte, les commissaires, à cheval sur le règlement, ne voulaient pas dépasser deux verres par personne et par jour. Or, ce talonnage du bâtiment avait le résultat déplorable que les gobelets ne pouvaient plus être remplis jusqu'aux bords, suivant l'usage antique et solennel, observé depuis notre départ. Cette infraction à

La surface du floe devenait rugueuse. (Page 160.)

nos « droits » causa dans l'assistance un certain mécontentement, mais bientôt on s'avisa d'y porter remède en plaçant sous les verres des cales en biseau qui finirent par nous assurer une ration à peu près intégrale.

Rendons à ces incorruptibles administrateurs la justice de dire qu'ils rachetaient leur sévérité par l'empressement avec lequel ils célébraient l'anniversaire de chacun d'entre nous; le dîner, aussi luxueux que le permettait l'éventualité de trois hivers à passer dans ces régions, était terminé au dessert par le verre de vin de Porto que, régulièrement, nous ne recevions que deux fois par semaine.

La « composition » des festins fut toujours l'objet de méditations prolongées pour ceux qu'on avait chargés de cet important devoir, et sans fin étaient les colloques auxquels donnait lieu la rédaction du menu, avant qu'on la remît aux mains de l'imprimeur.

Aux alentours du pôle, on ne saurait raisonnablement compter sur une grande variété de plats; mais le remède est bien simple : servir les mêmes choses rebaptisées de noms différents. On s'en acquittait à merveille chez nous, comme on en peut juger par le menu ci-dessous, le premier livré aux typographes :

On vous la souhaite bonne et heureuse et accompagnée de beaucoup d'autres !

MENU[1]

POTAGES

Mulligatawny.

POISSONS

Pégouses à la couverture de laine.

1. En français dans le texte, et copié textuellement.

ENTRÉES

Petits pâtés d'homard à la chasse [1]
Rognons à la pain rôti.

RELEVÉS

Mouton rôti à l'anglais. Langues sur Gimballes.

ENTREMETS

Poudin aux raisins.
Blanc manger à la hummock.
Petits pâtés d'hachis à la place d'Eccleston.

DESSERT

Poudin glacé à la Hyperboréenne.
Figues. Noce.
Gâteau à l'Irlandais.

Café et liqueur à la Jesson.

11 *novembre* 1875.

Dès que le navire eut pris place dans ses quartiers d'hiver, on avait recensé avec soin toutes nos richesses en viande fraîche, j'entends par là celle des bœufs musqués tués par nos chasseurs et des moutons emportés d'Angleterre. Les calculs établis sur le pied d'une livre par homme, il s'en trouva juste pour quatorze fois, c'est-à-dire pour deux repas toutes les trois semaines. Pensant que nous en retirerions plus de bien, le docteur demanda que ceux-ci eussent lieu pendant deux journées consécutives. Quant aux conserves, nous en avions en grande abondance.

Pour la bière, dont nous possédions dix pièces, expressément brassées pour nous par le fameux Allsopp, on décida d'en donner deux fois par semaine, tant qu'un baril serait en perce, sauf à ne servir alors qu'une demi-ration de boissons spiritueuses.

1. Le cuisinier se nommait Hunt (chasse).

On lisait tous les jours la prière sur le pont extérieur; le service divin se célébrait dans la batterie basse, et le premier dimanche du mois, le chapelain donnait la communion. Malgré le petit nombre d'hommes capables de former le chœur et le peu de temps à consacrer aux études musicales, le chant des cantiques ne laissait pas trop à désirer. Pullen le dirigeait, tandis qu'Aldrich, inutile de le dire, jouait l'accompagnement sur un harmonium dont le *Valeureux* nous avait fait présent à Disco.

Le premier du mois, officiers et matelots subissaient un minutieux examen de la part des docteurs qui leur posaient de nombreuses questions; ces inspections mensuelles constatèrent tout l'hiver un état sanitaire des plus satisfaisants.

Personne, sous aucun prétexte, ne pouvait esquiver les deux heures réglementaires d'exercice en plein air. En général, tous nos gens, moins les cuisiniers, maîtres d'hôtel ou domestiques, travaillaient *dehors* sur la glace, et cela cinq heures par jour. Les Montagnes russes ou plutôt canadiennes furent un divertissement des plus populaires en même temps que très utile pour l'hygiène. Dès que la lune reparaissait, on courait à quelque colline avoisinante sur le sommet de laquelle on hissait un traîneau à chiens ou quelque transport léger. Deux ou trois hommes s'y asseyaient et se lançaient sur la pente à une vitesse de cent kilomètres à l'heure. C'étaient des cris, des paris, des luttes, une joie délirante. Les « courses au talus » faisaient fureur; mais la manœuvre n'en est pas facile, et comme nos automédons n'avaient qu'une confiance médiocre dans leurs talents, s'ils voyaient le véhicule en passe de dérailler, ils se précipitaient en dehors et roulaient sur la neige, heureusement assez molle pour les garantir d'accident.

Rawson, qui avait séjourné dans l'Amérique du Nord, a eu l'honneur d'introduire cet amusement dans les régions polaires de la Terre de Grinnell. Il conduisait son « taboggan » avec une dextérité merveilleuse; parfois, avec l'un d'entre nous, il osait se lancer du sommet des floebergs escarpés qui se dressaient près du navire. Ma pauvre Nellie ne put jamais comprendre ces courses si rapides; elle sautait autour de moi, aboyant avec frénésie, quand elle me voyait prendre place dans le traîneau, et, désespérée d'être bientôt si loin en arrière, elle se démenait dans la neige pour essayer de nous suivre.

Ma brave petite amie supporte admirablement cette température. Plus le froid est vif, plus elle paraît gaie, courant de droite et de gauche en faisant voler les névés autour d'elle, et saisissant dans sa gueule des morceaux de glace qu'il faut jeter sur le floe afin de lui donner le plaisir de les rapporter. Nous n'oserions les toucher les mains nues, et cependant, lorsque le thermomètre marque — 40 ou 50 degrés, nous avons vu Nellie garder, des heures entières, des fragments de glace, de pierre ou de métal. Une seule chose ennuie la bonne vieille bête, c'est lorsque la neige se durcit et forme pelote entre ses orteils. Je lui confectionnai deux jolies paires de mocassins de flanelle; mais quoiqu'elle les portât volontiers et semblât fière de cette parure, on y renonça bientôt dans la crainte que, serrés autour de la jambe comme ils devaient l'être pour empêcher la patte de se déchausser à chaque instant, ils n'eussent pour résultat d'empêcher la circulation du sang, et, par suite, d'amener des froidures. En somme, ma Nellie se tira admirablement bien de l'hivernage, et la belle saison la trouva en parfaite santé. Elle m'escortait fidèlement partout, me suivant à la promenade ou couchée en rond à mes

pieds pendant les longues heures consacrées aux observations magnétiques. La nuit, elle dormait sur un fauteuil dans ma cabine, pelotonnée sous une petite couverture brodée à son chiffre.

Aussi bien, puisque j'en suis à la gent canine, je puis revenir à nos coursiers esquimaux. Pendant le voyage d'Aldrich au cap Joseph Henry, une de ces bêtes, Sallie, prise d'attaques nerveuses, dut être dételée et abandonnée sur le floe.

Une semaine plus tard je traversais les mêmes glaces; nous aperçûmes un animal qui marchait sur les traces de la caravane; c'était bien la pauvre absente, mais tous nos appels n'eurent aucun succès. Le jour, elle nous escortait de loin; la nuit, elle rôdait autour du bivouac pour recueillir les débris de pemmican qu'on jetait exprès. Déjouant toutes les tentatives de capture, elle disparaissait derrière les hummocks dès qu'on faisait mine de s'occuper d'elle. A quatre milles de l'*Alerte*, nous la perdîmes définitivement de vue.

Au milieu des préparatifs de l'hivernage, Sallie fut complètement oubliée, et depuis longtemps nous en avions fait notre deuil, quand, vers le milieu de décembre, plus de deux mois après notre retour à bord, on distingua dans la pénombre un animal errant sur la glace. C'est encore Sallie. On l'appelle, on lui offre de la nourriture; rien ne la décide à s'approcher davantage. Ses anciens camarades lui donnent la chasse et l'obligent à se réfugier dans le pack. Elle reparaît le lendemain; cette fois, on parvient à la reprendre. La malheureuse n'avait plus que la peau et les os, mais nos soins la remirent bien vite, et elle fut, au printemps, le meilleur collier de l'attelage.

La pauvre bête ne nous raconta point comment elle s'était tirée d'affaire pendant sa longue absence. On sup-

posa d'abord qu'elle avait pu s'attacher à quelque bande de loups, mais nous ne découvrîmes aucun indice de la présence de ces carnassiers à cette époque de l'année. Il n'est pas non plus probable qu'elle se fût nourrie des débris de cuisine ou de morceaux arrachés à ses anciens compagnons, car ceux-ci ne paraissaient point la reconnaître et la traitaient en étrangère. Elle aura dû, sans doute, se contenter de lemmings capturés sur la terre; ces minuscules rongeurs étant probablement les seules créatures vivantes qu'on eût pu trouver dans ces parages en dehors de notre petit cercle.

CHAPITRE XVI

UN NOEL AUX MERS POLAIRES

Voici notre plus douce fête;
Jeune ou vieux, que chacun s'apprête
A rire comme un écolier.
Narguant les rigueurs de décembre,
Ornons de lierre chaque chambre,
Ornons de houx chaque pilier.

Tous les foyers des voisins fument,
Les bûches de Noël s'allument,
Les fours sont pleins de venaison.
Les broches tournent par centaine,
Et l'atmosphère est toute pleine
De suaves exhalaisons.

Laissons le chagrin à la porte,
Et, s'il y meurt de froid, qu'importe?
Nos gaietés n'en souffriront pas.
Sous des monceaux de victuailles,
Nous lui ferons des funérailles
Et nous chanterons son trépas.

WITHER

Le 21 décembre, la joie régnait au logis; le soleil atteignait ce jour-là sa plus grande déclinaison méridionale; il était arrivé à la limite de son voyage pour retourner vers le nord, c'est-à-dire vers nous. Le temps avait marché à longues enjambées; Noël frappait à la porte que nous n'y songions pas encore : sa venue nous fut annoncée par le parfum de cuisine se répandant par le navire et avertissant les intéressés que les préparatifs

du festin commençaient tout de bon. Les commissaires avaient ouvert leurs trésors; nos coqs y puisèrent à discrétion farine, raisins secs, fruits conservés; et en plus de la ration ordinaire, on leur livra, par homme, une livre de bœuf musqué et autant de mouton. La veille et l'avant-veille, l'équipage eut un quasi congé; toutes les imaginations purent se donner carrière, et chacun fit de son mieux pour que notre Noël se passât le plus gaiement possible. En outre de la fête du vieux pays, nous avions à célébrer l'époque où l'hiver s'achemine pour le départ; chaque heure allait nous ramener plus près de ce soleil que nous souhaitions revoir avec une ardeur passionnée. Pour une communauté placée comme la nôtre « au delà des limites et des soucis de ce monde », Noël est un de ces jours qui servent de points de repère : on l'attend avec impatience; on se le remémore avec bonheur.

En plus des provisions fournies par le gouvernement, la munificence de nombreux amis connus et inconnus nous valut bien des objets qui ont contribué à faire de ces heures une fête que nos hommes n'oublieront jamais. Avant notre départ d'Angleterre, les dames de Queenstown avaient préparé pour les deux navires deux grandes caisses contenant des cadeaux utiles et même précieux, réservés pour ce grand jour. Chacun des officiers eut son petit paquet, à lui adressé personnellement; chacun des matelots eut un joli présent. L'idée était aussi neuve qu'ingénieuse : nos belles bienfaitrices auraient dû voir la joyeuse surprise de tous lorsque le fameux colis fut ouvert.

M. Mason, l'inventeur d'un jouet qui a fait époque, avait eu l'attention de nous donner toutes sortes de petits articles destinés à décorer la table ou un arbre de Noël.

Enfin, et ce ne fut pas la moindre de nos joies, un facteur, en costume officiel, nous remit à tous, en main

propre, une lettre portant notre nom et notre adresse, et munie d'un timbre dument oblitéré. Une jeune fille, parente de l'un de nous, avait eu l'aimable prévoyance de préparer pour tous, officiers et matelots, une superbe carte enluminée, nous souhaitant « bon et joyeux Noël », et de prendre la peine de donner à chaque missive l'apparence d'être arrivée en droiture par le « dernier courrier ».

La veille de Noël s'acheva donc au milieu de la jubilation la plus parfaite. Le piano, transporté du carré des officiers dans la grand'chambre, gouverna les quadrilles jusqu'à plus de onze heures. Tout marin de l'État est un danseur enragé, « chacun sait ça ! » Pourvu qu'il puisse trouver de la musique et un vis-à-vis, à quelque sexe qu'il ou elle appartienne, il lance ses jambes en avant jusqu'à ce que la chaleur et l'épuisement le contraignent à s'arrêter. Certes, nos matelots ne firent point exception à la règle ; tous et chacun prirent leur part au divertissement et s'en donnèrent à cœur joie. Le pauvre Aldrich n'eut pas un moment de repos. Dès qu'un air était fini, il passait à un autre. Polkas, valses, galops, se succédaient sans relâche, les officiers n'y mettant pas moins d'entrain que les hommes de l'équipage.

Noël se leva froid et clair ; de légères brises du S. O. vinrent seules interrompre le calme de l'atmosphère. Pour le service divin, célébré dans la matinée, la chaire était décorée de ramures artificielles. Après le culte, on part pour l'« Avenue des Dames » ; en rentrant chez moi, je trouve ma petite cabine parée de branches de houx à feuillages variés, touchante attention de quelques-uns de mes camarades qui s'en étaient munis avant de quitter Portsmouth. Escortés d'un tambour et de fifres jouant la marche du *Rosbif de la vieille Angleterre*, nous procédons à la visite du quartier des hommes ; leurs « ap-

partements » sont ornés avec goût de drapeaux, de clinquant, de fleurs artificielles, tandis que les tables plient sous le poids des bonnes choses qui les couvrent. Les figures rayonnent de santé et de bonheur; on nous accueille avec les compliments d'usage. Inutile de dire que l'après-midi est consacrée aux danses; Aldrich, victime résignée, s'assied devant le piano. A six heures, car pour cette importante occasion le dîner a été retardé, on se réunit dans le carré; à notre grande surprise, une admirable corbeille de fleurs parfaitement imitées occupe le milieu de la table, charmante attention d'une dame récemment admise dans le cercle de notre « parenté polaire ». Ces corolles aux couleurs brillantes qui nous parlaient de nos demeures lointaines furent encore plus appréciées que l'excellent dîner auquel nous allions prendre part et qui se composait du menu, ainsi rédigé par Pullen:

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

Une ample julienne où le légume embaume
Et des soles feront un excellent début.
Puis, côtelettes, pois à l'élégant arome,
Et bœuf aux champignons, mets anglais s'il en fut.

Notre vieux Groënland, aux froides solitudes,
Nous apporte à son tour un plat d'un doux fumet :
Des montagnes de bœuf aux fières attitudes,
Dont un cou de mouton couronne le sommet.

Notre appétit s'en va; déjà la chose est sûre,
Nous grignottons un peu de jambon pour finir,
Mais c'est tout. Manger plus passerait la mesure.
Soudain de tous les cœurs part un vaste soupir,

Car un vrai plum-pudding, un pudding britannique,
Hélas! vient d'apparaître et nous fait les yeux doux;
Sur son front rayonnant d'un éclat olympique,
Repose avec amour la guirlande de houx.

Et des petits pâtés aux puissantes amorces,
Roses sur la blancheur éclatante des plats,
Sollicitent encore un coup de dent, hélas!
Hélas! c'est une tâche au-dessus de nos forces!

Le champagne paraît. Vivat! buvons en chœur
A la reine; et donnons chacun une pensée
A toutes celles, mère, épouse ou fiancée,
Dont le souvenir veille au fond de notre cœur.

Et puissions-nous, joyeux, nous et notre confrère,
Fiers des butins conquis et des périls bravés,
En décembre prochain, malgré le vent contraire,
Saluer d'un hourrah! nos amis retrouvés!

A côté du menu, et dus à la même plume, une autre carte imprimée portait ces vers :

Noël, Noël! fête chérie!
A l'heure même où nous parlons,
Tous les échos de la patrie
Chantent leurs joyeux carillons.
L'allégresse remplit notre âme,
Et tous ces cantiques de flamme
Que les cloches jettent aux cieux,
Parviennent dans nos solitudes,
Et nous ôtent nos lassitudes
Et mettent des pleurs dans nos yeux.

Harmonie immense et sacrée,
Tu nous dis que dans nos combats
Celui dont la parole crée
Ne nous abandonnera pas;
Qu'après nos longs jours de fatigues,
Ses mains, de tendresses prodigues,
Nous rendront ceux qui nous sont chers.
Ah! pareils à l'airain sonore
Que nos cœurs émus, dès l'aurore,
Lui jettent de pieux concerts!

Pendant le repas, le tambour et les fifres, de service volontaire, nous donnent une sérénade vraiment assez réussie ; deux ou trois petits discours viennent terminer le festin ; on reprend ensuite les danses. Nulle part on n'a pu célébrer Noël avec plus d'entrain, plus de fraternelle amitié, qu'au milieu de cette petite bande d'explorateurs, si loin de leurs foyers et sous une latitude que personne n'avait encore atteinte.

L'examen rétrospectif des événements de l'année nous inspire une gratitude profonde. En dépit de difficultés et de dangers de toute sorte, nous avons réussi à installer le navire sous un parallèle que les plus ambitieux d'entre nous auraient à peine osé rêver. Sur terre et sur mer, le drapeau britannique flotte à des brises qui n'ont encore agité ceux d'aucune autre marine, et quoique l'orientation des terres vers le N. O. diminue quelque peu notre espoir d'une marche prolongée vers le nord, nous nous rabattrons sur l'étude des côtes du Groënland et celles de la Terre de Grinnell : le retour du printemps sera le signal de l'action.

La moitié de l'hiver est déjà passée : une nuit de cent cinquante jours paraîtrait bien monotone à ceux qui ne savent se créer ni occupations ni amusements, mais personne n'a eu le temps de s'ennuyer à bord du bon navire l'*Alerte*. Chacun désire la venue du soleil, ferme dans la détermination de travailler de toutes ses forces ; notre impatience de recommencer le traînage est aiguisée par le souvenir des campagnes de l'automne.

Depuis le départ de l'expédition, un seul d'entre nous avait été malade, et sans les gelures, les médecins du bord auraient pu se croiser les bras, au moins quant à leurs devoirs professionnels ; malheureusement les doigts saisis furent très longs à guérir ; au premier de l'an, quatre de nos « cotireurs » de la saison précé-

dente se trouvaient encore sur la liste de l'infirmerie; trois avaient dû subir l'ablation du grand orteil.

Forcés de garder leur cadre, pour eux surtout ces cinq mois de ténèbres furent pénibles, mais jamais on n'entendit sortir de leur bouche une plainte, un murmure; ils paraissaient aussi gais que pas un : la seule chose qui les tourmentât était la crainte que le printemps venu, on n'osât leur permettre de prendre part aux voyages, et certes, si dans la suite le capitaine ne jugea pas prudent de les adjoindre aux équipes destinées aux explorations lointaines, ils surent s'employer noblement et utilement pour marcher au secours de leurs camarades en détresse.

Jusqu'alors, en comparaison du moins de l'attente générale, nous avions trouvé la température assez « douce » pour un hiver polaire; avant la fin de l'année le thermomètre ne descendit jamais au-dessous de 45 degrés. Ce froid serait parfaitement supportable si des gelures superficielles n'atteignaient sans cesse les joues et le nez des promeneurs. Aussi les courses solitaires étaient-elles absolument prohibées. Dehors, chacun avait sous sa protection la figure de son camarade et la surveillait assidûment pour donner l'alarme au moindre signe de morsure de la bise; on s'empressait alors de rétablir au plus vite la circulation du sang. Les passe-montagnes présentent là-bas de graves inconvénients; ils se gèlent sur le visage, ils le cachent surtout, et empêchent ainsi votre gardien de s'apercevoir à temps des froidures.

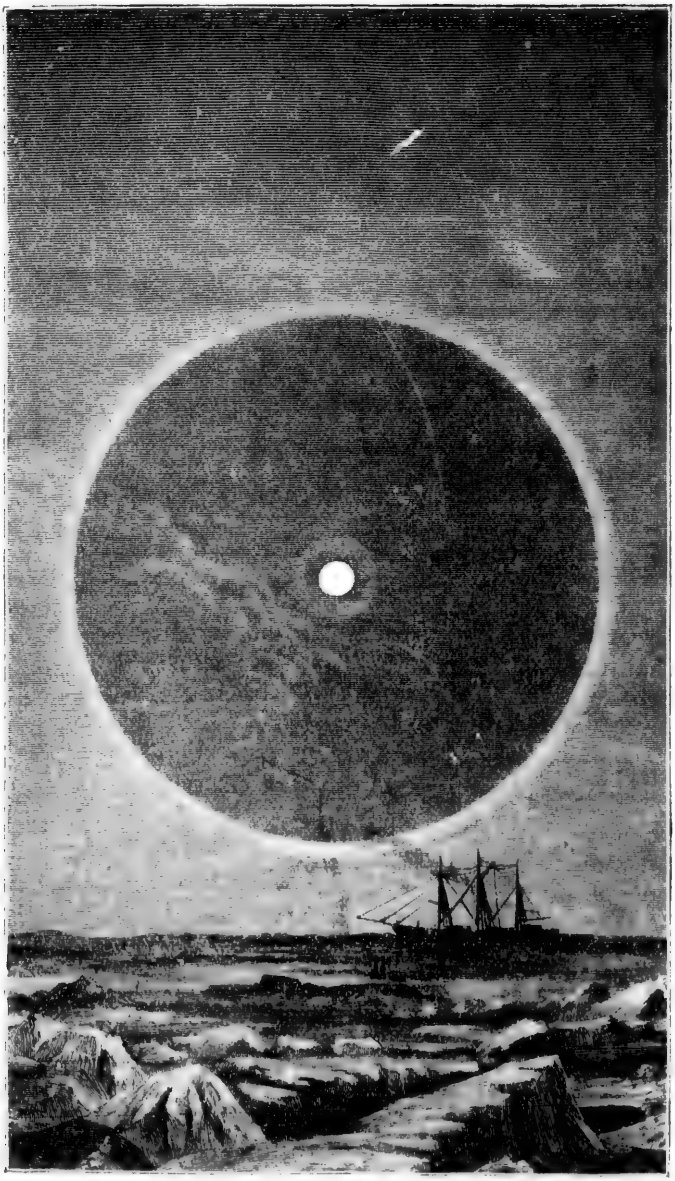
Une des choses qui nous frappaient le plus était l'absence presque complète de la vie animale dans le voisinage du navire. Les quartiers-maîtres rapportaient parfois que pendant la nuit ils avaient cru entendre le hurlement lointain d'un loup; un jour les chiens esqui-

maux, couchés en rond dans la neige du floe, s'élancèrent soudain vers les passavants et firent une tentative désespérée pour grimper à bord. Cette panique subite, nous ne pûmes l'attribuer qu'à la présence de quelque carnassier, mais les recherches les plus minutieuses n'en montrèrent point de traces. A l'exception du sifflement ou plutôt des plaintes étranges produites par le soulèvement et l'affaissement des glaces avec la marée, le silence de l'hiver ne fut jamais troublé.

Cette partie de la mer Polaire, nous ne pouvons plus en douter maintenant, est composée de floes formidables et massifs, l'ouvrage, non du gel de deux ou trois hivers, mais de centaines de siècles, la « glace aux costes de fer ». Excepté sur les rives occidentales des îles de Banks et du Prince Patrick, on n'en avait pas rencontré de semblable dans les régions arctiques; nous lui cherchâmes donc une appellation par laquelle on pût la désigner, au moins provisoirement. Après quelque discussion, le capitaine Narès se décida à donner à ce désert de frimas qui nous barrait le nord, le nom de « mer Paléocrystique », de deux termes grecs παλαιος, ancien, et κρυσταλλος, glace; ce mot n'a pas été composé suivant les règles précises de transmission d'une langue dans une autre, mais il explique bien le fait qu'il représente; un long usage nous l'a rendu familier et en associe invariablement le souvenir avec celui de notre détention dans les forteresses de « la Gelée ».

Les halos et les parasélènes furent assez fréquents; parfois même nous eûmes la surprise de voir les corps célestes se comporter d'une façon terriblement excentrique. On vint nous dire un soir que Aldebaran[1] « faisait des sauts » dans le ciel; une conduite si inconvenante de

1. L'œil du taureau.



Le halo. (Page 174.

la part d'une étoile nous amena bien vite sur le pont; de fait, elle bondissait dans l'espace, comme prise de folie. L'illusion était causée par la chute dans l'atmosphère de molécules glacées, si ténues qu'elles en devenaient imperceptibles, mais je dois avouer que nous mîmes quelque temps à nous convaincre de la non-réalité de cette aberration; en vain j'essayai d'expliquer à nos hommes les lois de la réfraction lumineuse, un de nos quartiers-maîtres écossais croit encore de tout son cœur que cette « trèès drôôle d'étoi-oi-le » a eu sous ses yeux l'étrange fantaisie de danser un cavalier seul.

Peu après le retour des campagnes à traîneaux, tandis qu'un soir de cette longue nuit nous étions sur la rive, fort affairés à construire une hutte de neige, nous vîmes tomber à quatre ou cinq cents mètres un splendide météore qui venait de parcourir le ciel dans la direction du S. E. au N. O. La couleur en était d'un vert émeraude magnifique, il passait lentement et sans bruit et nous crûmes d'abord à quelque fusée ou chandelle romaine lancée par un de nos camarades posté à l'arrière du navire; au bout de plusieurs secondes et quand, d'après notre estime, il arrivait à dix ou douze mètres du sol, il éclata soudain en feux rouges et verts; d'autres observateurs l'aperçurent de différents points: c'est une des plus belles étoiles filantes que j'aie vues.

CHAPITRE XVII

LE NOUVEL AN

La vieille année expire, et, dans les zones chaudes,
Gémissent les grands bois, veufs de leurs doux frissons,
Un noir crêpe de deuil voile les horizons,
Et les mers et les lacs, liquides émeraudes.
Et la nature est triste et tout est sombre autour
Du sépulcre du temps écoulé sans retour.

La jeune année arrive, étincelante et fière :
Des gerbes de rayons emplissent le ciel pur.
Plus d'ombres sur la mer, plus de tache à l'azur ;
La vaguelette danse et rit dans la lumière ;
Tout est amour et joie, et de douces clartés
Viennent porter l'espoir dans nos cœurs attristés

Oh ! certes ! mille fois et mille fois heureuse,
Cette année encor jeune, et dont le front vermeil
Nous redit que bientôt un plus brillant soleil
Va faire resplendir les cimes radieuses
Et diriger nos pas vers le jour souhaité
De triomphe, de gloire et de félicité !

Les lignes ci-dessus, composées par le poète lauréat de l'expédition, nous attendaient sur la table du déjeuner, le matin du 1er janvier 1876.

Au milieu de ce petit cercle, si loin du monde civilisé, la jeune année est accueillie par de nombreuses démonstrations de joie, de reconnaissance et d'espoir : la joie, puisque son aube se lève sur un équipage n'ayant perdu aucun de ses membres ; la reconnaissance, pour toutes les miséricordes dont nous avons été l'objet ; l'espoir, car

un avenir fécond paraît s'ouvrir devant nous. L'année qui s'enfuit n'a pas été perdue ; nous regardons celle qui vient avec la même confiance, énergiquement résolus à faire notre devoir, et pleins de foi en Celui qui nous a gardés et protégés juqu'à ce jour.

Il est de règle, dans notre marine, qu'à la minute qui sépare la dernière heure de la saint Sylvestre de la première du 1er janvier, on « pique » seize fois sur la cloche ; huit coups d'adieu pour la vieille année, huit coups de bienvenue pour la nouvelle ; personne, chez nous, ne songea à rien changer à l'antique usage ; bien plus, à huit heures moins six, moment où dans la patrie, minuit s'envolait de tous les clochers, nous eûmes aussi notre carillon à l'unisson de celui des églises et des navires de la « vieille Angleterre ».

A midi moins cinq, on se rassemble autour de la salle du carré sur laquelle est servi un ambigu des plus somptueux ; un vrai jambon anglais, des saucissons de Bologne, du fromage de porc, des sardines. Toutes les mains prennent part à la confection d'un formidable punch au whiskey ; les éloges enthousiastes qui en célèbrent le montant et le bouquet donnent un éclatant démenti au dicton : « Trop de marmitons gâtent la sauce ». Au coup de midi, le docteur, notre orateur en titre, nous débite un petit discours assaisonné des souhaits obligés pour l'assistance, sans préjudice aucun pour les amis lointains ; les verres se vident avec transport, et à la mode écossaise, tous, un pied sur une chaise, l'autre sur la table et nous donnant les mains à la ronde, nous chantons à pleine voix *Auld lang syne* (Au temps jadis). En dehors de la salle, le tambour et les fifres marquent le refrain de l'antique mélodie reprise ensuite dans la chambre où les hommes, fidèles à leur passion pour la danse, chassent en branle la vieille année de la scène.

Telle fut la manière dont nous inaugurâmes 1876, au delà du quatre-vingt-deuxième parallèle, dans une région où jusque-là nul être humain n'avait enregistré la marche du temps.

Je ne sais où l'on eût pu trouver une réunion plus joyeuse. Oubliant le froid et l'obscurité du dehors, nous ne pensions plus qu'au glorieux triomphe entrevu dans l'avenir, puis au retour au cher vieux pays. Les fronts étaient radieux, et jamais chef d'expédition n'eut lieu d'être plus satisfait de l'état physique et moral de ses hommes que le capitaine Nares, au 1er janvier 1876.

Le matin même, après l'inspection médicale accoutumée, le docteur lui avait remis un rapport encore plus satisfaisant que celui de décembre. L'appétit qui avait diminué vers le milieu du mois revenait tout de bon. Certains d'entre nous prenaient même des airs de pitié pour ces pauvres amis d'Angleterre qui n'avaient pas sur leur table de morceau délicieux comme ce bœuf musqué, plat de résistance du festin du jour.

Le 2, nous fîmes notre première cueillette de cresson et de moutarde. Moisson précaire, s'il en fût; pourtant chacun de nous en eut une bouchée et cette bouchée nous fit un sensible plaisir. Notre « jardin » était une petite caisse pleine de terre et placée à côté du poêle. Par suite de ce résultat, notre début en agriculture, la mode des potagers s'improvisa sur l'heure; on réussit à produire de temps à autre de toutes petites quantités de ces précieux antiscorbutiques; une couverture de laine mouillée, se trouva être leur terrain préféré; reste à savoir si la décoloration absolue de ces pauvres plantes n'entraînait pas aussi une diminution de leurs vertus médicinales: quant à la saveur, nous ne trouvions aucune différence avec celle de leurs congénères croissant au grand soleil des contrées plus heureuses.

Le 8 et le 9, fortes bourrasques du sud. Pendant toute leur durée, il fut impossible de s'aventurer en dehors du navire, même à quelques toises du passavant pour les observations thermométriques. La tempête souffla avec acharnement plus de quarante-huit heures, pour épuiser sa colère en rafales capricieuses. La toiture du pont avait eu à soutenir le poids de plusieurs tonnes de névé accumulé par les tourmentes; en certains endroits elle était défoncée; ailleurs, elle « faisait ventre » et l'on ne pouvait plus passer par-dessous.

Toutes nos constructions du rivage étaient maintenant ensevelies; force nous fut d'y expédier les travailleurs, pour en dégager les abords et remédier aux ravages de l'ouragan. Au vent du navire, les remous des bourrasques, tournoyant les névés appuyés contre les bordages, les avaient éloignés de quatre ou cinq pieds pour en former une grande vague congelée dont la crête arrondie montait à deux mètres de haut.

Du côté opposé de l'*Alerte*, la glace craquelée laissait filtrer de bas en haut l'eau de la mer, qui s'étendait déjà en larges flaques. Les grandes marées avaient soulevé le navire dans son berceau d'albâtre et, par suite, la majeure partie du rempart construit tout autour glissait entre le dock et les bordages du bâtiment. Il fallut y porter remède. Mais toute la besogne occasionnée par ces deux jours de tempête ne fut rien en comparaison de l'anxiété que nous avions éprouvée : notre citadelle de floebergs ne nous inspirait qu'une confiance des plus médiocres, mais elle résista si vaillamment à l'assaut des rafales, que désormais nous nous sentîmes, à l'abri de cette barrière, mouillés aussi surement que si le navire était « gelé » dans un port abrité de toutes parts.

Au plus fort de la bise, un quartier de bœuf musqué suspendu dans les agrès de misaine, fut précipité sur le

pont; en un clin d'œil, les chiens esquimaux qu'on avait dû laisser monter à bord pendant l'ouragan, coururent sus à cette aubaine; mais notre gibier était dur comme un roc, et l'on parvint à l'arracher à leur dent affamée avant qu'ils y eussent pratiqué quelque trouée fâcheuse.

Le 17, à midi, on observe sur l'horizon du sud une étroite bande argentée, légèrement teintée de rouge; ces lueurs, avant-courrières de l'astre si longtemps absent, avec quelle profonde joie ne les regardions-nous pas grandir de jour en jour!

A bord de notre petit navire, on ne donnait point droit de cité à la tristesse et à l'hypocondrie; ce nonobstant, des ténèbres aussi prolongées nous fatiguaient de leur monotonie et nous soupirions après l'époque où les sommets des collines étincelleraient de nouveau sous les glorieux rayons du soleil! Chacun avait ses motifs particuliers pour en appeler impatiemment le retour : les compagnies de traîneaux attendaient qu'il versât la lumière et la chaleur sur leur route difficile; les chasseurs le regardaient comme le précurseur du gibier. Déjà la grande nuit touchait à son terme. Le 1er février, à midi, l'un d'entre nous déchiffrait, sur le floe, le fameux article du *Times;* c'était précisément un officier très myope qui, dans ce crépuscule, réussit à distinguer les caractères plusieurs jours avant les autres.

Jusqu'à cette époque, la température avait été assez clémente, mais la fin de janvier nous donna un avant-goût du froid intense qui devait être notre lot un mois plus tard. Dès que le thermomètre descend à — 45 degrés, il est nécessaire, en plein air, de se livrer à de continuels exercices pour ne pas se laisser « saisir » par les gelures. L'écart entre les thermomètres de nos appartements et ceux de l'extérieur dépasse quarante-quatre degrés. Aussi, en sortant du navire, ressent-on une

légère difficulté à respirer; les yeux se remplissent de larmes involontaires qui se transforment bientôt en petits nodules de cristal qu'il faut extraire sans retard. Malgré l'intensité du froid, ce n'est guère qu'au visage que nous avons à redouter les accidents; encore l'expérience chèrement achetée de nos campagnes d'automne nous garantit-elle une immunité relative.

Il y a peu de jours, un de nos camarades s'aperçoit au saut du lit et avec une consternation inénarrable, qu'un de ses orteils et la plus grande partie de son pied ont pris une effrayante couleur noire... C'est une froidure, et une froidure des plus graves! Il veut le constater par le seul moyen pratique qui se présente à son esprit, et se saisissant d'une épingle, il la plonge résolûment dans le lieu du méchef. Une cruelle souffrance ne tarde point à lui démontrer que les sensations nerveuses y sont nettement perçues et que la circulation du sang s'accomplit d'une façon normale. La veille, son ordonnance avait rapiéceté une de ses chaussettes avec un morceau de toile goudronnée, et pour éviter le contraste des couleurs, il avait imaginé de la barbouiller d'encre. *Indè*, cette redoutable gangrène.

Ce fut notre coutume invariable de garder en hiver les barbes et chevelures coupées aussi ras que possible. En dépit de ces précautions, l'haleine se cristallisait bientôt sur la moustache et les favoris, qui, bientôt couverts d'une chappe de glace, devenaient une appartenance véritablement fâcheuse. Au retour de nos courtes promenades, le bonnet, le cache-nez, le col d'habit formaient un tout solidement agglutiné.

De temps à autre quelque incident faisait diversion à la quotidienne uniformité : au plus noir de l'hiver, l'un des officiers chargé des travaux magnétiques se rendit à l'édifice de neige qui servait à ses opérations. Armé de

sa lanterne et suivi de Nellie, il atteignit la porte qu'il trouva grande ouverte. Supposant qu'elle avait pu être poussée par les rafales de la nuit précédente, il se faufila dans le long boyau conduisant à son observatoire ; bientôt une forte odeur animale pénétra ses nerfs olfactifs ; de son côté, Nellie montrait une répugnance visible, aussi baissa-t-il son falot pour examiner le sol, où il découvrit des traces d'une bête dont il ne pouvait déterminer l'espèce.

La situation commençait à lui paraître déplaisante : s'il continuait sa route à travers l'étroit corridor, il allait peut-être trouver un ours polaire, prêt à étouffer l'intrus dans ses bras ; s'il retournait à bord, les rieurs ne manqueraient pas de porter aux nues sa puissance d'imagination. Se faisant un cœur d'airain, notre homme se décide à connaître l'animal assez hardi pour franchir les abords du temple de la science. L'odeur de plus en plus forte lui rappelle en vain que « prudence est mère de sûreté », il rassemble tout son courage et portant en avant sa lanterne, tandis que Nellie marche sur ses talons, il entre dans la hutte et découvre, couché par terre, et aussi effrayé que lui, non le terrible plantigrade que lui avaient montré ses craintes, mais le plus grand de nos « coursiers », maître Bruin, qui, durant la tempête, s'était réfugié dans l'observatoire, bien préférable au floe balayé par le vent. De longtemps nous ne pûmes débarrasser la pièce de la mauvaise odeur particulière aux chiens esquimaux.

Le crépuscule grandissait notablement ; on en profitait pour réembarquer les provisions et démolir l'entrepôt Markham. Tous ces travaux furent conduits avec la plus grande célérité possible ; le capitaine savait bien qu'une fois les voyages en train, son effectif serait trop réduit pour permettre qu'on expédiât beaucoup de besogne ; et.

qu'après le retour des traîneaux, l'*Alerte* ne resterait peut-être pas longtemps dans sa prison d'hiver.

En dépit des faibles rations qu'on leur octroie, la mauvaise saison n'a pas éprouvé nos chiens; libres d'aller où bon leur semble, ils profitent de tous les débris du ménage et des restes de nos vivres quotidiens. Les connaisseurs les déclarent même « trop en chair » pour les travaux qui les attendent; nous leur assignons donc une pitance rigoureusement surveillée, et tous les jours on les attelle à un traîneau léger, pour des trajets dont la longueur est proportionnée à celle du crépuscule.

Le retour de la lumière nous montre de plus en plus la pâleur de nos visages causée par cette nuit de cinq mois, pâleur que la clarté fumeuse des lampes ne nous permettait pas d'apercevoir. Nos joues ne sont pas plus colorées que le cresson des jardiniers du bord. La santé générale, cependant, ne paraît rien laisser à désirer. Mais les rayons vivifiants du soleil sont indispensables à toute créature humaine; loin d'eux, tout se flétrit et meurt : la gaieté régnait encore sur l'*Alerte*, et pourtant, sans que personne eût seulement songé au scorbut, les germes du fléau qui devait faire plus tard sa désastreuse floraison avaient déjà pris racine au milieu de nous.

Nos premières promenades dans les alentours nous conduisirent a[illegible]rès d'énorme[illegible] floebergs littéralement partagés au m[illegible]u, par suite, sans doute, de l'inégalité de retrait entre la glace de l'intérieur et celle de superficie, exposée à une température beaucoup plus basse. Ces fissures nous expliquèrent les detonations bruyantes qu'on entendait parfois en hiver et qui furent longtemps un mystère pour nous.

Vers la fin de février, on aperçoit quelques lièvres, mais timides et sauvages; les chasseurs en tuent deux ou trois. Les lemmings sont beaucoup plus nombreux; par-

tout, on voit les traces de ces petits animaux qui courent sur le blanc tapis aux premières lueurs du jour. Nellie les regarde comme créés et mis au monde pour son amusement spécial ; et si tous ses efforts sont vains pour les déterrer ou plutôt les « déneiger » quand ils ont pu se cacher dans leur trou, malheur à l'infortuné qui s'aventure loin de sa demeure : elle s'élance, le happe et vous le gobe en un clin d'œil. Nous essayâmes longtemps de la guérir de cette manie de meurtre, non seulement dans l'intérêt de ses victimes, mais aussi dans le sien propre : ces petites pelotes de fourrure doivent être de digestion difficile. Mais tout échoua ; les rats à collier étaient sa chasse réservée, gare à qui l'en voulait détourner !

Le crépuscule grandissant nous permettait d'allonger nos courses : à cinq ou six milles du navire, nous visitâmes la hutte construite par Rawson en automne, lors de son voyage vers le sud et où il avait déposé une petite quantité de provisions. A notre grande surprise, on n'y trouva plus que du tabac et le pemmican renfermé dans les boîtes de fer-blanc. Biscuit, jambon, thé, sucre, cacao, tout avait disparu. Un trou pratiqué dans le toit montrait assez la voie suivie par le larron ; mais le larron lui-même, quel était-il ? De l'hiver on ne vit loups ou renards, on n'en distingua point de traces.

Et même en supposant qu'un de ces animaux fût le coupable, comment avait-il pu sortir du théâtre de ses rapines ? Point n'est malin de creuser une ouverture dans le bloc de neige qui servait de plafond, mais il est plus difficile de sauter deux mètres en hauteur verticale pour enfiler un passage étroit. Les soupçons s'arrêtèrent, à tort peut-être, sur Sallie, la chienne esquimaude qui longtemps avait manqué à l'appel. D'une chose nous sommes sûrs, c'est que le pillage était l'œuvre d'un ani-

mal singulièrement avisé. Des taches de sang sur les conserves mentraient que celles-ci avaient été trouvées trop dures, même pour la dent affamée du déprédateur. Çà et là, sur la neige, on voyait bien quelques traces venant du flec et y retournant, mais trop indistinctes pour permettre de décider si elles appartenaient à chien, loup, ou renard.

La lumière croissait de jour en jour, et toutes nos pensées se concentrèrent bientôt sur un seul et même but, les préparatifs pour nos campagnes à traîneau. Le samedi 26, l'école s'ouvrit pour la dernière fois ; les vacances furent proclamées jusqu'à l'hiver suivant, à moins de retour au pays. Ce serait une grande injustice envers nos élèves que de les congédier sans les éloges qu'ils surent si bien mériter : tous auraient eu le même droit aux prix d'assiduité et d'application ; aucun d'eux ne se laissa surpasser dans l'entrain et l'ardeur qu'ils mirent à faire honneur à leurs maîtres. Plusieurs, j'en suis sûr, retireront des avantages permanents de leurs quatre mois d'école polaire.

Le jeudi 24, le Théâtre-Royal avait lui aussi, donné la représentation de clôture dont voici le programme :

Théâtre Royal du Pôle.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

JEUDI 24 FÉVRIER 1876

Clôture de la saison.

Grande représentation de l'opérette pathético-comico-burlesque et entièrement inédite :

LE PETIT MOME

ou

WILL LE PLEURARD

Tirée de la célèbre légende d'Ingoldsby : Les mésaventures à Margate et spécialement écrit pour notre scène
par le Rév. H. W. PULLEN.

Décors peints par le prof. MOSS, D. M.; musique par le lieut. ALDRICH.
Directeur : le lieut. MAY.

On commencera par :

Lecture : *Coquins d'enfants*..... M. HUNT.
Chansonnette : *Allez vous cacher!*..... M. SYMONS.

PERSONNAGES

M. Brown, vieux tanné, légèrement jobard.... Le com. MARKAM.
Mme Jones, riche aubergiste, légèrement bourrue, mais joliment fûtée en affaires..... G. L. EGERTON, Esq.

Jack Robinson, un vrai loup de mer, légèrement adonné aux gros mots, et furieusement amoureux de Mme Jones..... Lieut. GIFFARD.

Will le Pleurard, le petit môme, légèrement usé aux coudes et supérieurement finaud pour son âge..... Lieut. RAWSON.

L'officier de paix n° 55, K. Bobby l'irrésistible, légèrement faiseur d'embarras, l'ennemi naturel de Will..... Rév. PULLEN

Scènes I et III. — La jetée à Margate.

Scènes II et IV. — La maison Jones.

Lever du rideau à sept heures et demie précises.

Dieu sauve la Reine!

MM. Giffard et Symons. — Imprimerie du Pôle, Ruelle de la Trappe.

Notre aimable chapelain et poète ne s'était pas contenté de composer la pièce, il y jouait aussi son rôle. L'opérette réussit au delà de toute attente ; les applaudissements partaient comme des fusées, et à la chute du rideau, des cris enthousiastes redemandèrent « l'auteur! »

Le jeudi suivant fut témoin de la dernière des « soi-

rées ». Le capitaine Nares y fit une conférence remarquable et très instructive sur ses expériences de « traînage », il donna à nos gens des détails sur les labeurs qui les attendaient et le genre de vie qu'il leur faudrait mener. L'assistance reçut avec joie la nouvelle que probablement nous aurions à passer un second hiver dans ces régions, et que sauf incident imprévu, l'expédition rentrerait en Angleterre à la belle saison suivante.

On nous avait, au préalable, distribué ce programme :

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

POPS DU JEUDI.

Clôture irrévocable des divertissements.
2 mars 1876.

Les fêtes de la saison se termineront par :

La mer Paléocrystique et les voyages à traineaux.	Cap. NARES.
Ballade : Le *Shannon* et le *Chesapeake*.....	M. CANE.
Chanson : *Le dimanche de Suzanne*.....	M. STUCKBERRY.
Lecture : *Deux ballades*.....	Rév. PULLEN.
Ballade : *Sur la mer bleue*.....	M. MASKELL.
Chanson : *Le vieux à voix de rogomme*.....	M. PEARCE.
Ballade : *Je vous reconduirai chez vous*.....	M. SELF.
Récitation : *Une expédition polaire*.....	Sergent WOOD.
Chanson : *Jean Dubois, l'épicier*.....	M. GORE.
Ballade : *Tais-toi mon cœur*.....	M. AYLES.

Qui veut venir sur la montagne?

Morceau à quatre voix : MM. ALDRICH, PULLEN, MAY et WOOTTON.

On terminera par le *grand choral paléocrystique*,
exécuté par la troupe tout entière.

Lever du rideau à sept heures et demie précises

Dieu sauve la Reine!

MM. Gillard et Symons. — Imprimerie du Pôle, Ruelle de la Trappe.

Le voici, ce grand choral, œuvre de notre poète lauréat, accueilli avec des clameurs d'enthousiasme par la compagnie entière, et depuis chanté à pleine voix partout et toujours.

Notre aimable scalde avait trouvé le moyen d'y faire entrer le nom de tous les traîneaux prêts à inaugurer la campagne. Ce morceau fut et demeurera le « chant national » de notre expédition polaire :

CHŒUR

A des glaçons de six pieds,
De tout cœur associés
Pour le profit et la perte,
Malgré les vents et les flots,
S'ancrent deux vaillants vaisseaux,
La *Découverte* et l'*Alerte*.

Pendant cinq mois environ,
Le soleil sous l'horizon
Resta, — mais toujours hardie,
La troupe, bravant l'ennui,
Egaya sa longue nuit
En jouant la comédie.

Musique, vers ou couplet,
On fit de tout : il fallait
Essayer de se distraire.
Tous s'y prêtèrent un peu,
Et lorsqu'on fait ce qu'on peut,
On fait tout ce qu'on doit faire.

CHORAL PALÉOCRYSTIQUE

Nous portons un toast au *Marco Polo*,
Puisse-t-il aller planter son drapeau
Dans des lieux où nul n'a laissé de traces !
Que le *Challenger* au nom belliqueux
L'accompagne au pôle, et puisse avec eux
La *Victoria* triompher des glaces !

Que notre *Poppy* monte à l'horizon,
Agitant dans l'air son gai pavillon !
Puisse le *Bulldog* trimer comme un brave !
Que l'*Alexandra*, la belle au cœur fort,
Aperçoive enfin dans l'extrême nord
Nos fières couleurs flottant sans entrave !

Un toast à l'*Hercule*, à ses vétérans ;
Un toast fraternel à nos impotents.
Les hypothéqués du grand froid polaire !
Leurs pieds sont gelés ? — Cela guérira !
Ils n'en tireront pas plus mal pour çà :
Un orteil de moins n'est pas une affaire !

Maintenant un toast avec neuf hourrahs
A la *Découverte*, et n'oublions pas
Ses hôtes d'humeur toujours joviale ;
Puis un rouge-bord au ferme maintien
Du *Clements Markham* que conduit si bien
Du brave Egerton la main martiale.

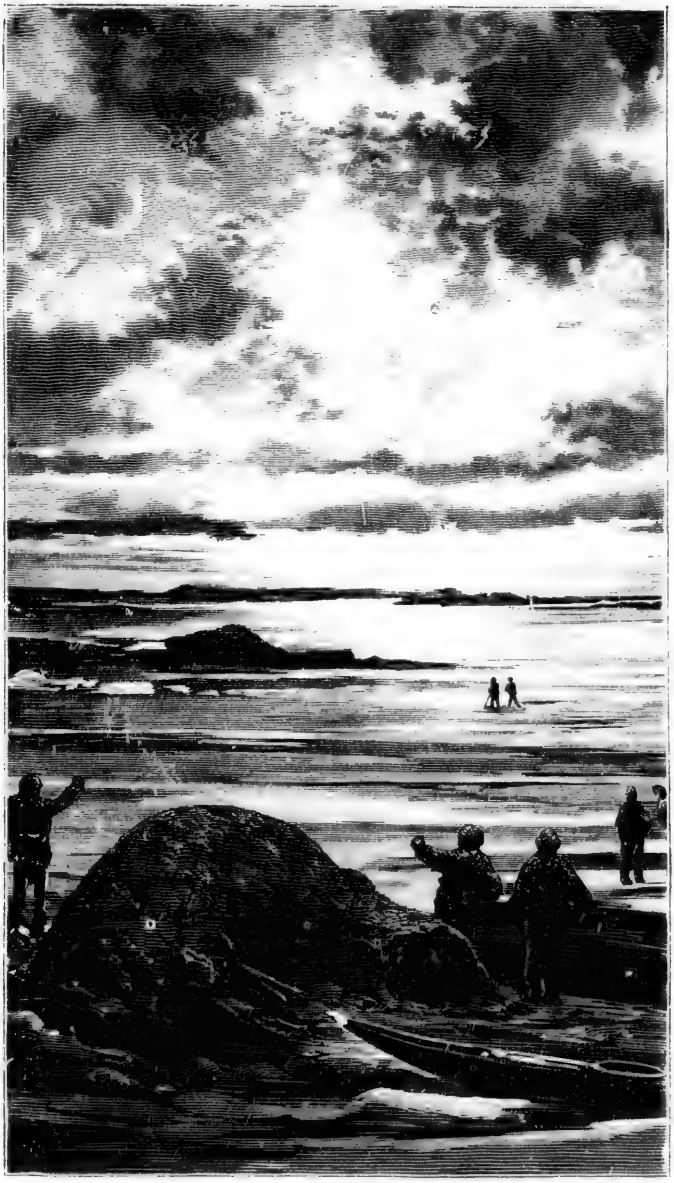
Et trinquons enfin à tous nos héros,
A nos officiers, à nos matelots,
Qui foulent du pied le désert polaire !
Puissent-ils prouver partout et toujours
Que pour les traîneaux et pour les amours,
Nul ne peut brosser la vieille Angleterre

CHAPITRE XVIII

LE RETOUR DU SOLEIL

> O sphère glorieuse, et qu'à son origine
> L'humanité croyait d'une essence divine,
> Toi qui fus le premier héraut de l'Éternel!
> Toi qui réjouissais de tes rayons de flamme
> Les bergers chaldéens à l'heure où, de leur âme
> L'oraison s'exhalait comme un parfum d'autel.
>
> BYRON.

Le 29 février était le jour où, d'après les règles de l'astronomie, le soleil allait égayer nos yeux et nos cœurs. La veille, on avait donné congé à tout l'équipage, espérant que des hauteurs voisines on l'apercevrait vingt-quatre heures plus tôt; notre attente fut vaine; l'orbe glorieux ne parut point et pour cause : son limbe supérieur ne dépassait pas encore l'horizon; mais notre escalade fut payée par la vue du ciel du nord splendidement illuminé de toutes les couleurs du prisme. La colline du Cairn et la chaîne qui s'étend au sud du cap Rawson furent nos principaux observatoires. La première, située à moins de deux kilomètres et par le travers du navire, s'élève de cent trente mètres au-dessus du niveau de la mer; elle tire son nom d'un signal par nous construit et surmonté d'un mât au sommet duquel on a hissé un vieux baril à huile : ce petit édifice forme ainsi un point



Retour du soleil. (Page 190.)

le repère facilement reconnaissable par les promeneurs incertains sur leur route.

Le 29, à dix heures du matin, le navire était à peu près désert. Ses locataires piquetaient de taches noires la surface du floe et les éminences neigeuses qui les séparaient des hauteurs où nous comptions souhaiter la bienvenue au jeune soleil. Au départ, il est vrai, d'aucuns avaient prédit un nouveau désappointement : ils disaient que vers le sud ce n'est pas la ligne de la mer qui forme l'horizon, mais une terre à l'altitude de laquelle le disque pourrait bien ne pas monter. Néanmoins, un peu avant midi, l'espoir reprend le dessus : une flèche d'or traverse verticalement l'espace au-dessus du gisement de l'astre; les sommets voisins étincellent, de vives lueurs se répandent autour de nous.

« De la source de la lumière, les rayons jaillissent, hérauts du soleil qui s'approche, sentinelles de sa route future; ils embrasent de leurs torches le pâle azur des cieux. »

L'excitation augmente de seconde en seconde, pour tomber à plat lorsque les montres annoncent que midi est passé; et, cette fois encore, nous retournons assez penauds à la Plage des Floebergs.

Le jour suivant fut brumeux; mais le surlendemain, l'un de nous, grimpant sur le mât, a la satisfaction d'annoncer que le tiers à peu près de l'astre émerge de l'horizon du sud, le long duquel il glisse avec une majestueuse lenteur. En un clin d'œil le gréement se couvre d'hommes qui montent à l'assaut des enfléchures, agiles comme des éléphants, sous leurs habits épais qui les font ressembler à des balles de toison. Le soleil, nacarat foncé, est singulièrement défiguré par la réfraction et présente la forme d'un cône tronqué.

A midi, la cime de Cairn Hill (colline du Cairn) four-

millait de visiteurs empressés, et les fatigues de la course furent bien vite oubliées devant le spectacle qui vint réjouir nos yeux. Les hauteurs lointaines, il est vrai, nous empêchaient de voir autre chose de l'astre qu'un limbe assez étroit, mais nous savions que c'était vraiment le soleil; le peu que nous en distinguions étincelait splendidement; l'imagination aidant, nous le trouvions même « chaud! »

« Les flambeaux de la nuit sont éteints; le jour joyeux se dresse sur le bout du pied, à la cime des montagnes brumeuses, »

disions-nous comme Roméo, en contemplant les superbes couleurs répandues sur le firmament septentrional. Les teintes rosées fondues çà et là avec le violet semblaient appartenir plutôt aux climats du Midi qu'aux régions inclémentes de l'extrême Nord. Les « cimes des montagnes brumeuses » s'estompaient sous ce glorieux rayonnement; au loin sur la mer, les glaces étincelaient. Nous restâmes longtemps en extase, nous baignant dans cette lumière; mais une insupportable onglée vint nous rappeler que la température était à 17 degrés au-dessous de zéro. Quelque enthousiasme que pût nous causer le retour du soleil, Jack Frost (le bonhomme Hiver) portait encore le sceptre et nous gourmandait sans merci, punissant de peines sévères ceux qui contrevenaient à ses ordres.

Les Guèbres qu'envahit l'indifférence religieuse devraient passer un hiver dans la zone arctique, le plus près possible du pôle. Mais aucun des disciples de Zoroastre n'aurait pu se montrer plus joyeux de la réapparition du messager d'Ahoura-Mazda, que nous autres profanes, quand les rayons du soleil tombèrent sur nos têtes. On a vu que le dieu du Feu, pendant la longue et cruelle saison polaire, avait aussi eu sa part d'hommages et d'adorations.

Chose étrange, les grands froids nous arrivèrent en même temps que la lumière. A la fin de février, le thermomètre descendit peu à peu pour atteindre, le 4 mars, — 61° 1/3. Cette température, la plus extrême que nous ayons constatée, fut calculée sur la moyenne de plusieurs instruments. Elle est, si je ne me trompe, la plus basse que des observations authentiques et correctes aient enregistrée dans quelque partie du globe que ce soit. Du 3 à midi au 4 à la même heure, nous eûmes en moyenne — 58°, et de 4 heures du matin, le 3, à la même heure le 4, — 59°. De 6 heures du soir, le 2 mars, à 6 heures du matin le 4, c'est-à-dire pendant trente-six heures consécutives, la température moyenne mesura — 58° 1/2, et toute la semaine finissant en mars, elle fut de — 51° 1/3 centigrades.

Je me divertissais à constater l'intérêt avec lequel chacun s'informait des mouvements du thermomètre. Lorsqu'on annonça « la plus basse température connue », un cri d'enthousiasme parcourut le navire. Nous profitâmes de ces grands froids pour en étudier l'effet sur diverses substances : la glycérine, par exemple, supporte parfaitement — 47 ou 48 degrés ; à — 59 degrés, elle est solide et tout à fait transparente. L'alcool rectifié prend l'apparence de l'huile « comagène ». Le rhum, concentré à 40 degrés, gèle lorsqu'on le verse sur une soucoupe ou une assiette plate ; dans des vases plus profonds il a la consistance du miel ou de la mélasse. Le whiskey ressemble à du sucre candi ; nous en avons cassé en morceaux pour le croquer : aussi, à notre retour d'Angleterre, d'aucuns nous ont-ils accusés de « boire sec » là-bas, et cela sans que nous les ayons pu contredire. Le chloroforme seul ne subit aucune altération visible. Pour toutes ces évaluations, on se servait d'une dizaine de thermomètres ; le résultat donné par chacun était ensuite sou-

mis aux corrections préparées à Kew lors de la vérification qu'on fit de nos instruments, avant notre départ d'Angleterre. Les erreurs, inutile de le dire, ne purent être qu'approximativement établies une fois que fut dépassé le point de congélation du mercure; la plus légère impureté de l'alcool, une particule de substance étrangère, si minime soit-elle, affecte gravement l'exactitude d'une observation. J'ai vu, au même moment, un thermomètre à esprit-de-vin indiquer — 63°,5, et un autre — 51° seulement; toutefois, en appliquant les calculs fournis par le bureau de Kew, les résultats étaient à peu près identiques, et la température minimum rapportée ci-dessus doit être regardée, sinon comme absolument correcte, du moins comme approchant autant que possible de la vérité.

La « poussée de froid » du commencement de mars ne se renouvela plus aussi terrible, mais l'air était extrêmement vif et le mercure resta gelé à peu près tout le mois. La présence du soleil paraissait à peine réchauffer l'atmosphère. Pourtant les thermomètres exposés à ses rayons montaient parfois à — 18 ou même à — 15 degrés.

Entre la base et le sommet du Cairn Hill (hauteur verticale, cent trente mètres), l'écart de la température était de trois degrés; elle s'élevait à mesure qu'on gravissait la colline pour retomber quand on la descendait.

Déjà nous avions reconnu sur la neige des traces de ptarmigan (*Lagopus rupestris*). En dépit de la surveillance des chasseurs, ce fut seulement le 22 que deux promeneurs firent lever un lagopède, mais, comme de juste, ils se trouvaient sans fusil au moment du besoin. La rencontre de cet oiseau fut une grande joie; nous le regardions comme le précurseur du printemps, le gage du départ définitif de l'hiver. Malheureusement

pour nos tables, les perdrix des neiges furent toujours rares dans le voisinage de l'*Alerte*.

Le 15 mars, il y eut une éclipse partielle de soleil visible pour tous ceux qui, malgré un froid atroce, se donnèrent la peine de monter sur le pont et de l'examiner avec des verres colorés ou passés à la fumée. Elle commença à 4 heures 6 minutes de l'après-midi pour finir à 6 heures, et couvrit les soixante-cinq centièmes, c'est-à-dire un peu plus de la moitié de l'astre.

Vers le milieu du mois, on enleva la toiture de l'arrière et nous pûmes jouir de la clarté du jour sur une partie du pont; la température rigoureuse nous empêchait encore de débarrasser les écoutilles et les œils-de-bœuf de leur blindage de frimas. Pourtant on nettoya le sommet des lanternes des cabines, et nous eûmes en bas une faible lumière qui permit d'éteindre les bougies, au moins pendant quelques heures. A la mi-mai seulement, lors de l'absence des expéditions à traîneaux, les écoutilles condamnées furent rouvertes et les neiges retirées du pont qu'elles avaient protégé pendant plus de sept mois.

Un incendie serait l'événement le plus désastreux qui pût arriver dans le cours d'un hivernage, et les plus grandes précautions sont toujours prises en vue de prévenir une semblable catastrophe. Maison, meubles, vêtements, vivres, tout disparaît à la fois, et si l'on réussit à échapper à l'embrasement du navire, c'est pour affronter une destinée encore plus affreuse... être jetés sur la glace, privés d'abri et de provisions, exposés sans défense à une température impitoyable; en un mot, le tableau terrible peint de main de maître par Jules Verne, l'heure où le capitaine Hatteras et ses fidèles retrouvent leur bâtiment détruit et abandonné par l'équipage. Nous eûmes, pour notre part, une alerte qui, toutes graves

qu'en auraient pu être les suites, fut heureusement sans grande importance. L'homme de service à la buanderie avait eu la négligence de laisser à proximité du poêle des nippes qui ne tardèrent pas à s'enflammer : le feu se communiqua aux objets environnants, et pendant quelques minutes on crut que la conflagration allait s'étendre au reste du navire. L'équipage ronflait; mais au branle-bas d'incendie, tout le monde se précipite des cadres; nous nous mettons à l'œuvre avec tant d'énergie que le feu s'éteint sans causer d'autre avarie que la destruction d'une certaine quantité de linge; mais de longtemps nous ne pûmes nous débarrasser de la fumée qui avait envahi tous les recoins du navire. A cette époque, la température moyenne étant de — 50 degrés, la tâche déjà difficile de fournir les pompes de l'eau puisée dans le trou à feu serait devenue très dangereuse par les froidures qu'elle aurait entraînées.

Les officiers passèrent les derniers jours de mars à démonter les divers instruments placés dans les observatoires et à emballer avec soin ceux qui ne devaient pas servir pendant la belle saison. Il fallait d'autant plus se hâter, qu'avant le retour des expéditions à traîneaux, la neige qui formait ces huttes et toutes leurs appartenances, tables, piédestaux, etc., allait fondre et s'évaporer aux premières chaleurs de l'été. Au bout de quelques jours, l'établissement astronomique était déménagé et abandonné au dégel. Woolwich à son tour nous livra la poudre qui fut rapportée à bord et réintégrée dans la sainte-barbe.

En outre de la besogne générale, chaque escouade faisait plusieurs heures d'entraînement quotidien sous la surveillance de ses officiers respectifs; ce travail remplaçait l'exercice régulier de l'hiver. Tantôt nos gens étaient employés à établir sur la route du sud de petits

dépôts pour l'usage des compagnies qui pourraient nous arriver de la *Découverte*, tantôt ils tiraient les traîneaux chargés sur le pack du voisinage, afin d'apprendre à franchir les terribles amas de hummocks avec lesquels nous allions bientôt entrer en relations intimes. Ces courts voyages suffirent pour nous donner un aperçu des difficultés sans fin que nous aurions à combattre, des obstacles qu'il nous faudrait surmonter. « Ce sera raide », disait-on, et cependant personne ne doutait d'accomplir la mission à nous confiée par le pays.

Après avoir bien des fois crié : Au loup! nous en vîmes enfin la queue, et précisément le 1er avril. De bon matin, le quartier-maître de garde avait aperçu un animal d'assez grande taille rôdant silencieusement autour du navire. Le prenant pour un ours, il se hâta de donner l'alarme ; un ou deux de nos chasseurs sautèrent de leurs cadres pour saisir leurs fusils. Les autres, se rappelant le quantième, restèrent sous leurs chaudes couvertures, dans la crainte qu'une pluie de quolibets ne les attendît sur le pont.

Les traces laissées sur la neige proclamaient sans conteste que notre visiteur était un loup polaire; malheureusement, le remue-ménage fait à bord éveilla ses frayeurs et il détala sans retard. Dans le courant de l'après-midi, avec ma fidèle Nellie, je revenais au navire après une longue pointe vers le sud pendant laquelle j'avais suivi quelque temps les empreintes du carnassier; à quatre ou cinq kilomètres de l'*Alerte*, je m'arrête pour regarder le paysage : en arrière et à moins de cent mètres, réglant son allure sur la mienne, j'aperçois une bête à mine affamée, un loup long, efflanqué, dont les os percent la peau, de couleur jaunâtre et plus grand que notre plus grand chien esquimau. Comme presque toujours en semblable occurrence,

je n'avais d'arme d'aucune sorte : impossible d'ajouter ce trophée à nos collections d'histoire naturelle. Je ne sais qui de Nellie ou de son maître était l'objet des attentions de l'animal, mais il emboîtait le pas derrière nous, parfois à une dizaine de mètres de distance, s'arrêtant quand je m'arrêtais, reprenant sa route lorsque je reprenais la mienne, jusqu'à huit ou neuf cents mètres du navire. Là, quelques officiers s'avançant à ma rencontre, il s'élança vers les hauteurs et disparut presque aussitôt. Pendant le trajet, ma pauvre vieille Nellie m'avait causé de vives inquiétudes; elle manifestait un ardent désir de faire plus ample connaissance avec le camarade et j'avais toutes les peines du monde à la retenir près de moi. Dès qu'elle quittait mes talons, le loup précipitait sa marche et je ne doute pas qu'il ne lui eût fait mauvais parti. Le même soir, on reconnut les traces de quatre bœufs musqués; nos chasseurs les relevèrent en vain pendant plusieurs kilomètres. Notre visiteur, évidemment, courait après le même gibier.

CHAPITRE XIX

L'ATTIRAIL D'UNE EXPÉDITION A TRAÎNEAUX

« Portez dans ma tente de l'encre et du papier ; je vais tracer la forme et le plan de la bataille, prescrire à chaque commandant quel sera son devoir, et répartir notre petite armée en juste proportion. »

SHAKSPEARE, *Richard III*.

Durant les heures longues et sombres du jour d'hiver, nous avions soigneusement et profondément médité sur l'organisation des campagnes à traîneaux qui devaient être la grande tâche du printemps de 1876. Nous avions lu avec diligence tous les écrits de nos prédécesseurs sur ce sujet. Aussi ne négligeâmes-nous rien de ce qui pouvait contribuer au succès des futures entreprises, à la santé, au confort des hommes que nous allions mettre à si dure besogne. Nos véhicules, nos tentes, notre équipement avaient été préparés en Angleterre sous la surveillance personnelle de sir Léopold Mac Clintock, la première autorité du monde pour ce qui concerne les voyages polaires avec traîneaux. Nous fîmes à notre attirail quelques légères modifications que nous avait suggérées l'expérience de nos courses d'automne.

Des quatre espèces de transports dont notre expédi-

tion était pourvue, celle qui gagna nos préférences fut le traîneau à huit[1], au moyen duquel nous fîmes plus d'ouvrage qu'avec les autres; il glisse plus facilement, il est plus solide que ses rivaux, même que les plus grands. Tant que la neige est dure sur une glace plane, on peut le charger de deux cent quarante livres par homme d'attelage, et ce, pendant une bonne journée de marche. Ces deux cent quarante livres, chaque « collier » ne les traîne qu'en quittant le navire ou un dépôt quelconque, car les provisions consommées sont moyennement de trois livres[2] en vingt-quatre heures. Trois livres de moins par homme et par jour; mais ce qui ne diminue pas, c'est ce que nous appelons, en style de traîneau, le poids constant : le traîneau lui-même, la tente, les feutres, l'attirail de cuisine, les pioches, les

1. Le traîneau à huit, a six montants placés à dix huit pouces d'intervalle; il mesure onze pieds anglais de long, trois pieds deux pouces de large, onze pouces de haut, et, complet, pèse cent trente livres. Dans de précédentes expéditions, sur les glaces unies, on s'était servi de voiles avec grand avantage, mais pour nos campagnes sur les côtes ou sur le pack, nous avons eu rarement la bonne fortune de trouver un terrain où l'on pût les utiliser. May et Egerton en ont retiré quelques services sur un grand floe du détroit de Robeson, pour la traversée de la Terre de Grinnell au Groënland.

Pour établir une voile sur ces traîneaux, on amarre ensemble deux montants de tente qui forment ainsi la vergue supérieure; le montant de rechange sert de vergue inférieure; les deux autres font office de bigue et à leur extrémité est fixé un rocambeau composé de deux anneaux de fer réunis par une pièce du même métal ayant environ trois pouces de long. De chaque côté de celle-ci se trouvent deux crocs pour les haubans et une petite poulie pour les drisses. Une traverse de rechange est ensuite amarrée sur les bigues; elle est munie d'une brague fixée à son extrémité supérieure; les bouts en sont terminés par des dés en fer. On capelle ces dés sur les extrémités des bigues et l'on peut ensuite hisser la voile. Avec vent arrière ou vent grand largue, cette voile donnerait une bonne vitesse au traîneau sur des glaces unies, par malheur pour nous presque inconnues dans la région que nous avions à explorer.

2. La livre anglaise vaut 0k.1531, à peu près l'ancienne livre française.

Départ des traîneaux. (Page 200.)

pelles, etc. Cette question est de la plus extrême importance, aussi pesons-nous jusqu'aux petits paquets de douzaines d'épiagles placés dans la boite à médicaments. Voici, au surplus, le relevé complet des poids constants et autres d'un transport équipé pour une absence de quarante-cinq jours :

	LIVRES.	ONCES.
Traîneau complet	130	
Tente complète	44	
Cinq pieux de campement	25	
Couverture	31	8
Autre couverture pour les très grands froids	20	
Feutre-matelas	23	
Tapis waterproof	15	
Voile	9	4
Huit sacs à dormir	64	
Huit havre-sacs (pleins)	96	
Deux pics	14	8
Pelle	6	8
Sac à provisons	25	
Attirail de cuisine	29	
Fusils et poudre	25	
Boîte à médicaments	12	
Instruments	15	
Poids constant	584	12
Rations pour huit hommes (emballage compris)	1080	
Total	1664	12

ui, répartis entre sept tireurs, font 238 livres pour hacun.

Étant donné qu'on ne doit jamais dépasser ce chiffre, ieu plus, qu'on ne saurait le maintenir que très peu de ours, il est impossible à une expédition à traîneaux livrée ses propres ressources, de rester plus de sept semaines in du navire. Si ce laps de temps ne peut suffire, il ut d'avance faire établir en automne des dépôts de rovisions sur la route à parcourir et, au printemps,

expédier des transports auxiliaires pour remplacer, sur le traîneau principal, les vivres consommés pendant une vingtaine de jours; ils retournent à bord, reprennent des provisions et arrangent leur départ de manière à rencontrer l'escouade dans son voyage de retour; de cette façon seulement l'absence de celle-ci pourra durer trois mois.

Ces précieux dépôts, ces *caches*, on ne peut les établir que sur le rivage, dans un lieu tout à fait facile à reconnaître. Quand on doit s'aventurer au loin sur la mer glaciale elle-même, il ne faut pas penser aux dépôts; un mouvement du pack, les brouillards, la neige ou toute autre malechance pouvant empêcher les voyageurs de retrouver leur cache, auquel cas ils sont presque irrévocablement perdus. Le seul moyen de prolonger la course, c'est d'emmener un traîneau additionnel, et ceci, qu'on le remarque bien, entraîne la nécessité de faire trois fois la même route: la première, avec le grand traîneau, la seconde, en retournant sur ses pas vers le transport supplémentaire; la troisième, en regagnant avec celui-ci la distance déjà atteinte au début; car, je dois le redire, dans aucun cas, sauf la maladie d'un ou plusieurs hommes « de trait », on ne peut permettre de tirer plus de deux cent quarante livres par personne. Je crois même, après mûre expérience, que le mieux est de limiter le voyage à six semaines seulement: on ne fatigue pas les hommes à arpenter jusqu'à trois fois la même et monotone route, et en somme, ils font à peu près autant de besogne en beaucoup moins de temps.

Les tentes sont en toile à voile[1] et suffisent à nous protéger des tourmentes de neige et du vent qui coupe la

1. La toile des tentes est légère, serrée, non blanchie. Celles « à huit » ont à la base 2m,85 de long, 2m,15 au sommet, 2m,15 en largeur et en hauteur et pèsent 11 livres. Les cordes ont six brasses de longueur sur 3 centimètres de diamètre; les piquets 2m,40.

figure ; à l'intérieur, et pour cause, elles mesurent avarement l'espace. Chaque homme a droit à trente-cinq centimètres seulement en largeur ; sa tête appuie contre l'une des parois, ses pieds sont en contact avec l'autre. Le moindre mouvement d'un dormeur dérange le voisin, les voisins, s'il est entre deux.

L'entrée de nos « appartements » est précédée d'une sorte de vestibule soigneusement clos qui sert à en exclure le fin névé qui sans cela pénétrerait partout. Le côté opposé est organisé de semblable manière pour protéger quelque peu l'homme de corvée chargé des repas du jour. On ne se fait pas l'idée des souffrances qu'endure le cuisinier par les froids rigoureux des hautes latitudes. Il entre deux ou trois heures après tous les autres dans le sac qui lui sert de lit ; ses camarades ronflent déjà dans les leurs ; à peine y oublie-t-il les fatigues et les labeurs de la veille, qu'il faut se lever et préparer le déjeuner des heureux mortels encore perdus dans leurs rêves. Pour composer ses chefs-d'œuvre, il n'a que deux lampes, une bouilloire et une casserole ; il n'a d'autre combustible que l'alcool et la stéarine de noix de coco, encore en petite quantité, car il est tenu à une économie exemplaire. Si la flamme s'éteint avant la cuisson des mets, il n'a pas de quoi la raviver, sa provision étant strictement mesurée, et alors, c'est du pemmican à demi-gelé qu'on mange. Et que dire de l'odeur et de la fumée que dégage la stéarine ! On ne les connaît dans leur atrocité qu'après un apprentissage de marmiton, sous la tente, près du traîneau, le soir ou le matin, dans une expédition à la recherche du Pôle !

Et pourtant, que de soins n'avions-nous pas apporté à l'amélioration de tout cet attirail ! Pendant l'hiver, M. White y consacra beaucoup de temps et de réflexions. En introduisant un cône en métal dans la bouilloire et

dans la casserole, il réussissait à en activer l'ébullition, mais ce plan rendait le nettoyage difficile, en outre, cela « tenait de la place » ; on dut se contenter d'augmenter la concavité du fond ; l'opération marchait un peu plus vite et notre précieux combustible s'économisait d'autant.

Nos sacs « de nuit », nos couvertures étaient en molleton ; nous avions une grande poche en toile contenant la réserve de notre petite garde-robe : deux paires de « langes » chaussures, un caleçon de laine, des mocassins, un serre-tête, un passe-montagne de laine, offert à chacun des membres de l'expédition par l'impératrice Eugénie, deux paires de mitaines, une chemise de flanelle, un cache-nez, des besicles pour la neige, une serviette, enfin un pain de savon, luxe plus qu'inutile jusqu'à l'arrivée du dégel.

Le sac d'outils renfermait la planche et le hachoir à pemmican, un couteau à neige, une scie, des bandoulières de rechange pour le traîneau, des allumettes, de l'amadou, de la ficelle et autres choses de ce genre.

Pour les vivres, la quantité en était à peu près identique à celle qu'emportaient les expéditions précédentes ; seulement, nous réduisîmes de moitié la ration de spiritueux, et doublâmes celle de thé et de sucre. Voici ce qu'on allouait par personne et par jour.

	LIV.	ONCES.
Pemmican	1	
Jambon ou lard		4
Biscuit		14
Pommes de terre en boîtes		2
Chocolat		1
Sucre pour ledit		0,5
Thé, deux fois par jour		0,5
Sucre pour lesdits		1,5
Sel		0,25
Poivre		0,05

	ONCES.
Poudre d'oignon ou de curry.....	0,125
Rhum.....	2
Esprit de vin.....	2
Stéarine.....	3
Tabac (par semaine).....	3,5

Ce fut très suffisant, et je ne pense pas que pour d'autres voyages on ait grand'chose à y changer; tout était excellent et de qualité supérieure.

Depuis notre retour en Angleterre, certaines personnes ont sévèrement blâmé le capitaine Nares au sujet de l'absence du jus de citron dans les rations quotidiennes à nous assignées pour les deux premiers mois de nos courses sur les glaces. Notre régime, nécessairement, avait été basé sur celui des expéditions antérieures, et nous n'avions aucun motif de croire que, moins heureux que nos prédécesseurs, nous verrions nos équipages envahis par le scorbut. Jamais on n'avait regardé le jus de citron comme devant faire partie intégrante des provisions emportées pour les voyages du printemps, et sir Léopold Mac Clintock, le plus illustre survivant des héros polaires, a déclaré en public que sir Georges Nares avait agi à cet égard exactement comme il l'eût fait lui-même dans de semblables circonstances. Du reste, en mars, en avril et en mai, ce médicament, tel du moins qu'on nous l'avait remis en Angleterre, ne peut être utilisé qu'à bord des navires. Renfermé dans des bouteilles ou de grandes et lourdes cantines, il devient, par la température qui règne sur le pack, aussi dur qu'un caillou, et si l'on eût essayé de placer les récipients près d'un feu suffisant pour en liquéfier le contenu, ceux-ci n'auraient pas tardé à voler en éclats. C'est toute notre réponse à ceux qui, sans expérience aucune des conditions auxquelles nous avons été soumis, ont voulu se mêler de nous faire des reproches. En juin, le jus de citron redevint liquide

et toutes nos escouades recommencèrent à s'en servir. Après notre retour au pays, on a pensé qu'il eût mieux valu le mettre en tablettes, et le directeur général du département de la Santé propose qu'on le mélange d'avance avec le pemmican. Si ce prophylactique est aussi infaillible qu'on l'assure, il est fort à regretter que ces procédés n'aient pas été imaginés et exécutés avant le départ de l'expédition, car nous avons bien souffert de ce défaut de prévoyance. Le lieutenant Parr et moi avions chacun deux flacons de jus de citron; ils gelèrent de telle sorte que nous ne pûmes en faire usage avant les chaudes températures de juin.

Le docteur Colan avait rédigé avec le plus grand soin des instructions médicales pour les commandants de traîneau, qui prirent en outre des leçons de chirurgie élémentaire; il vérifia minutieusement le contenu de chaque boîte de pharmacie qui, en tout, ne devait pas dépasser douze livres [1].

Voici quel fut notre costume, un peu différent de celui de l'hiver : sur le corps, une épaisse flanelle par-dessus laquelle nous portions une ou deux chemises de laine ou de coton, un long gilet laine et soie; un guernsey en tricot, des pantalons de molleton descendant environ à un

1. Chaque traîneau emportait : 2 fioles de sel volatil et d'extrait d'ammoniaque; 2 fioles de laudanum, 2 de vin opiacé, une petite boîte de poudre de Gregory; 120 grains de poudre de Dover; 480 grains de poudre de magnésie; 120 grains de sucre de plomb; une bouteille de térébenthine; une fiole d'acide phénique; du liniment à la glycérine, du liniment blanc, des emplâtres, 4 douzaines de pilules purgatives, du taffetas ciré; des éponges, des épingles, des attelles, de la toile phéniquée, du coton en rames, une sonde, un tourniquet, une trousse, une lancette, du coutil, de la tarlatane, deux abat-jour, des ciseaux, des besicles garnies de flanelle, du ruban de fil, de la moutarde, 3 bandes de calicot, 2 de flanelle, de la charpie. Le tout pesant 7 livres 12 onces et renfermé, les flacons, dans une boîte de métal, le reste dans une caisse.

pied au-dessous du genou. Nous avions autour des reins de larges ceintures de laine, de celles qu'on nomme « ceintures anticholériques », sur la tête ces passe-montagnes que nos hommes appelaient des Eugénies, et par-dessus, un bonnet en peau de phoque épaisse avec oreillettes et couvre-nuque.

Pour chaussure on avait les carrés de molleton que j'ai déjà décrits, une paire ou deux, suivant qu'il faisait plus ou moins froid; de grosses guêtres emboîtant le pantalon, et montant au-dessus du genou et des mocassins. Ces derniers n'atteignaient d'abord que la cheville; avant notre départ, les gens assez fortunés pour posséder de la peau de chamois y ajoutèrent des jambières de cuir; les autres se contentèrent d'y coudre des manches de chemises de laine : toutes inventions qui remplirent admirablement leur rôle, empêcher la neige de pénétrer dans le pantalon. Quelques-uns avaient adapté sous leurs mocassins des semelles coupées dans la partie supérieure de nos bottes de pêche; elles furent bientôt emportées, mais la chaussure indienne fit un usage merveilleux.

Les journées d'hiver avaient été utilisées, entre autres occupations, pour confectionner, en vue des hommes de trait, de grandes mitaines ou plutôt des fourreaux pour les mains, en gros lainage recouvert de toile à voile, et avec un revers comme les gantelets; nos gens, pour ne pas les perdre, les portaient attachés au cou avec un cordon. La nuit, on les passait aux pieds avant d'enfiler les sacs à dormir, et ils ont puissamment aidé à nous préserver des froidures. Enfin, nous avions tous des pardessus de toile qu'on ne mettait que pour la marche et dont la fonction était de « repousser la neige », c'est-à-dire de l'empêcher de se fixer et de fondre sur le vêtement.

En route, les lunettes étaient rigoureusement ordonnées : on ne pouvait les ôter qu'une fois rentrés dans la

tente pour le repos de la nuit. Cette règle, adoptée dès le début, nous a à peu près sauvegardé des ophthalmies douloureuses dont tant d'autres expéditions ont plus ou moins souffert, et qui condamnent le patient à une inutilité absolue. Comme précaution supplémentaire, on peignit divers tableaux de genre sur le dos des pardessus de toile, tableaux destinés à récréer, à soulager la vue qui se reposait sur eux de l'éclat de la neige, chaque homme fixant les yeux sur l'échine de celui qui le précédait. Les sujets de scène furent laissés à l'imagination vagabonde des artistes, et nous nous amusâmes beaucoup du style de ces compositions plus originales qu'élégantes. L'âne, l'ours polaire, dans les postures les plus extravagantes, excitant surtout la verve de nos barbouilleurs : chaque tableau avait son motto, sa devise, en latin ou en français. Ces peintures ont-elles beaucoup aidé à la santé de nos yeux ? personne au monde ne saurait l'affirmer ; en tous cas elles nous ont souvent égayés et souvent servi de sujets de conversation quand les autres se faisaient rares.

Telle était la « constitution » des partis de traîneaux qui furent expédiés par l'*Alerte* au printemps de 1876. Officiers et matelots ne s'y distinguaient en rien ; ils avaient le même costume, la même nourriture ; ils partageaient la même tente et la même couche ; ils avaient la même ambition, jaloux d'accomplir tous leur devoir et de réussir dans l'entreprise qu'ils allaient tenter.

Quoique l'effectif disponible à bord de l'*Alerte* dût être engagé dans ces opérations, il ne nous fut possible d'organiser que deux grandes compagnies de traîneaux[1]. Le

1. Nous n'avions à bord que soixante hommes valides, tandis que nos prédécesseurs, sir Horatio Austin (1850 à 1851) et sir Henry Kellett (1852 à 1854) en comptaient quatre-vingt-dix, juste un tiers de plus que nous.

On s'habille. (Page 208.)

reste des hommes s'employa dans le service des véhicules auxiliaires qui ne cessèrent d'être en réquisition jusqu'au retour de nos deux escouades.

L'une de celles-ci, sous les ordres d'Aldrich, premier lieutenant, devait continuer les découvertes de l'automne par l'exploration des côtes occidentales; l'autre, plus nombreuse, et placée sous mon commandement, fut chargée d'attaquer le pack polaire et de s'avancer le plus possible vers le nord. Quant à la reconnaissance de la rive groënlandaise dans la direction de l'est, et à celle des fiords du détroit de Robeson, cette étude également importante était confiée, comme nous l'avons déjà dit, aux traîneaux du navire la *Découverte*.

Nul d'entre nous n'envisageait légèrement les terribles difficultés de la « pointe » vers le nord sur le pack et ses hummocks formidables. Nous savions par expérience qu'il n'est pas commode de glisser sur les grandes glaces polaires; nos courtes excursions de çà et de là nous en avaient suffisamment convaincus. Une tâche des plus sérieuses allait commencer pour nos compagnies. Aussi n'avions nous pas d'espoir extravagant; nous ne rêvions plus de conquérir le Pôle. Les plus calmes parmi nous comptaient arriver au quatre-vingt-quatrième parallèle, les plus enthousiastes au quatre-vingt-cinquième, et encore !

Avant que l'*Alerte* entrât dans ses quartiers d'hiver, nous avions constaté que la grande banquise, formée de glaces extrêmement puissantes, était en mouvement à cette époque de l'année. Il fallait donc s'attendre à la voir en branle en juillet ou en août, peut-être même en juin, d'où la conclusion suivante :

C'est une mesure de prudence et même de nécessité absolue, de fournir à l'expédition du nord un moyen de salut, dans le cas où la rupture du pack aurait lieu plus

tôt que de coutume. On nous donna donc deux bateaux capables de passer tous les hommes et les traîneaux de la colonne, d'un floe à l'autre, en cas de débâcle de la banquise. Ces deux embarcations[1] devaient incroyablement ajouter au travail de nos hommes de trait.

La seule tentative faite avant nous pour s'élever au nord, loin de toute terre et sur la mer glacée, avait été celle d'Édouard Parry, dans son mémorable voyage de 1827[2].

1. Les traîneaux destinés à porter les canots ont sur les traverses extrêmes deux taquets, un de chaque côté de la quille de l'embarcation. Ces deux taquets ont sept pouces de long et sont fixés aux traverses par un amarrage solide. Deux listeaux en orme d'Amérique ayant deux pouces de large et un demi-pouce d'épaisseur, sont fixés parallèlement à la quille du canot sur le cran supérieur des traverses; il sont à trois pouces et demi l'un de l'autre, ce qui revient à dire, à un pouce trois quarts de la longuerine centrale. Ces listeaux sont suffisamment grands pour pouvoir être amarrés à toutes les traverses. Lorsque le canot est posé sur son transport, la quille se trouve entre les taquets et repose sur les traverses; l'embarcation est maintenue droite par un long coussin de forte toile à voile remplie de débris de liège; un autre tampon semblable est placé de chaque côté de la quille; ils sont fixés par des amarrages.

2. Comme l'entreprise de sir Edward Parry pour atteindre le Pôle était, jusqu'à notre propre tentative, le seul voyage un peu prolongé qu'on eût effectué sur les glaces dans la direction du nord, je crois utile de donner ici quelques détails sur cette expédition et les résultats qu'elle obtint.

Le célèbre marin partit d'Angleterre le 3 avril 1827, sur le navire l'*Hécla*, et mouillant celui-ci dans un bon port de la côte septentrionale du Spitzberg, se mit en route le 21, avec deux canots, l'*Entreprise* et l'*Effort* (Endeavour). Il montait le premier avec M. Beverley; James Ross et Edouard Bird commandaient le second; dix matelots et deux soldats de marine formaient l'équipage de chacun.

Les embarcations avaient le fond plat; la longueur en était de vingt pieds, la plus grande largeur de sept. Elles étaient assez effilées aux deux extrémités, et l'on avait mis des couples en cœur de frêne et de noyer d'Amérique. Sur la membrure était appliqué un système de bordé assez élastique pour résister au choc des glaçons. Ce bordé consistait en une couverture de toile à voile rendue imperméable au moyen du goudron; un mince bordé de pin par-dessus.

Pour les raisons énumérées plus haut, on n'avait pu songer à établir de dépôt sur le pack pour ravitailler ma division, et il ne fallait pas compter que les traîneaux de secours vinssent à notre rencontre avant que nous eussions regagné les côtes. Nous dûmes donc nous munir de provisions suffisantes pour toute la durée de l'expédition. Bien plus, à cause de ces deux terribles bateaux,

puis une couche de feutre, enfin une lame de chêne ; le tout fixé à la membrure par des vis à bois en fer. Des deux côtés de la quille se trouvaient de minces patins en métal semblables à ceux d'un traîneau. Sur la glace, les patins supportaient entièrement le canot ; une brague de cuir les entourait à l'avant, deux cordes de halage en crin venaient s'y fixer. Les embarcations avaient deux baux, un compartiment fermé à chaque extrémité, et, sur les côtés, des armoires contenant des provisions et des habits de rechange ; un mât de bambou, une voile tannée, quatorze avirons, et un aviron de queue.

Parry emportait des vivres pour soixante et onze jours. Chaque bateau pesait 1539 livres, ou poids total, avec les provisions, 3753 livres, c'est-à-dire 268 par homme de trait ; en plus, quatre légers transports de 26 livres seulement. La ration quotidienne était par tête, 10 onces de biscuit, 9 de pemmican, 1 de chocolat, 25 centilitres de rhum. Ils n'avaient pas de jus de citron. Le jour, on dormait dans le canot, à l'abri des voiles formant tendelet, on voyageait la nuit.

Les embarcations fendirent la mer jusqu'au 23 juin, qu'il fallut les tirer sur la glace (81° 12′ 50″ N). On marchait alors sur de petits floes circonscrits par des hummocks. Au bout de trente jours (23 juillet), Parry atteignit le point le plus septentrional de son voyage ; parallèle à l'estime, 82° 45′. — Aucune observation précise n'établit exactement la latitude. Ils avaient fait quatre-vingt-douze milles de trajet sur la banquise, et deux cents en mer libre ; mais, en ligne droite, ils ne s'étaient éloigné de l'*Hécla* que de cent soixante-douze milles. La dérivation des floes vers le sud leur fut un grand obstacle. Le 21 août, Parry et ses gens regagnaient leur navire, et le 6 octobre, ils débarquaient en Angleterre.

Cette campagne fut faite au milieu de l'été, après la débâcle des glaces. La ration quotidienne des hommes était trop minime, le poids à tirer trop fort. Mais ces choses, c'est leur expérience qui nous les a apprises ; sir Edouard Parry a été le pionnier des voyages à traîneaux sur les glaces du pôle ; et le parallèle que le premier il avait eu l'honneur d'atteindre, devait être pendant quarante-huit ans et deux mois le plus septentrional qu'eût traversé un être humain.

nous fûmes obligés d'emmener un véhicule supplémentaire; de sorte que, même aux meilleurs jours de notre voyage, nous étions forcés de parcourir à trois reprises la même route : après avoir conduit les deux premiers traîneaux au but de l'étape, il fallait aller chercher le dernier. Avant toute expérience, nous ne serions jamais doutés que souvent nous ferions, non pas trois fois, mais cinq et jusqu'à sept fois le même chemin par suite des hummocks, de l'état de la neige et de la nature tourmentée des glaces.

Les mêmes raisons qui nous avaient portés à peindre et blasonner le dos des pardessus de toile nous engagèrent à colorier les deux embarcations de teintes vives et de dessins brillants. La rose, le trèfle, le chardon, emblèmes du Royaume-Uni, en ornèrent la coque; les armes royales s'étalèrent sur la poupe. Cette fois-ci comme l'autre, le grand artiste, le maître « imaigier » ce fut notre chirurgien le docteur Moss, mais en dépit de la quantité de térébenthine qu'il mélangeait avec ses couleurs, son pinceau s'obstinait à se geler et restait raide comme un bâton.

Les commandants avaient le privilège de choisir le nom de leur traîneau : chacun de ceux-ci eut son étendard avec la croix de saint Georges, et chacun sa devise en latin ou en français.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ, L'*ALERTE*.

VOYAGES DU PRINTEMPS 1876.

MARCO POLO. Devise du pavillon : *Tout ce qu'homme peut oser, je l'ose.* Devise du guidon : *Luctor et emergo*	Division du Nord. Commandant : A. H. MARKHAM. Thomas Rawlings, sous-officier. Th. Jolliffe, chef charpentier. John Radmore. Alf. R. Pearce. Dan. Harley. Wil. Ferbrache. Thom. Simpson. John Shirley.

Quitta le navire le 3 avril 1876 } lat. 83,20'16"N.
Y retourna le 14 juin 1876 }
Nombre de jours d'absence, 72.
Distance, aller et retour, 600 milles marins.

CHAMPION. *Fortitudo vincet.*	Division de l'Ouest. Lieutenant : Pelham Aldrich. Joseph Good. Will. Wood. James Doidge. Adam Ayles. David Mitchell. Ed. Stubbs. Henry Mann.

Départ du navire le 3 avril 1876.
Retour — 26 juin 1876.
Nombre de jours d'absence, 84.
Distance, aller et retour, 630 milles marins.

VICTORIA. *Faire sans dire.*	Division du Nord. Lieutenant : A. A. Chase Parr. Edw. Lawrence. Will. Maskell. John Pearson. John Hawkins. Reuben Francombe. George Winstone. George Porter.

Sous les ordres du commandant Markham.

Départ du navire le 3 avril 1876.
Retour — 14 juin 1876.
Nombre de jours d'absence, 72.
Distance, aller et retour, 600 milles marins.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ, L'*ALERTE*.

VOYAGES DU PRINTEMPS 1876 (Suite).

ÉQUIPES AUXILIAIRES A.

POPPIE. *Fais ce que dois, advienne que pourra.*	Division orientale. Lieutenant : George Giffard. Thom. Stuckberry. George Cranstone. Will. Lorimer. Rob. Symonds. Will. Woolley. Will. Gore. Will. Ellard.

Quitta le navire (1er voyage), 3 avril. Rentré, 3 mai.
Jours d'absence, 30.
2e voyage, 6 mai au 24 mai.
Jours d'absence, 18.
Tr. auxiliaire du lieutenant Aldrich, fit 10 jours de marche au delà du cap Joseph Henry.

BOULEDOGUE. *Tene, trahe.*	Division du Nord. Dr Edw. Moss. John Thores. Th. Chalkley. Alf. Hendle. Will. Malley. J. Berrie, } renvoyés malades. Elias Hill, } Elie Rayner.

1er voyage, 3 au 14 avril.
2e voyage, 22 avril au 29 avril.
Auxiliaire du commandant Markham.
Deux fois au cap Joseph Henry.

ALEXANDRA.	M. Geo-White, mécanicien. David Deuchars. James Self. Th. Smith. Fr. Cane. Robert Joiner. W. Hunt. George Norris.

Auxiliaire du commandant Markham.
Au cap Joseph Henry du 3 au 14 avril et nombre d'autres petits voyages.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ, L'*ALERTE*.

VOYAGES DU PRINTEMPS 1876 (Suite).

ÉQUIPES AUXILIAIRES B. — TRAÎNEAUX A CHIENS.

SULTAN.	M. J. Wootton, mécanicien. Robert Joiner. W. Gore. Thom. Smith. George Oakley. John Hodges.

11 mai au 20, 9 jours d'absence.

Traîneau à échelles; a transporté une semaine de provisions pour la division du Nord.

Convoi de ravitaillement, 8 au 14 juin.
Traîneau à hommes : cap. Nares, Egerton, Conybeare, Wootton, White et huit hommes.
Traîneau à chiens : May, Moss et James Self.

CLEMENTS MARKHAM, alias, NELLIE OU ALERTE. *Tanq. je puis.*	Lieutenant : G. L. C. Egerton. Neils Christian Petersen. John Simmons. Michel O'Regan.

12 mars au 16, voyage à la *Découverte*, 20 au 26 mars, et de la *Découverte* à l'*Alerte*, 1er au 4 avril.
Traversée au Groënland, 10 au 18 avril.
Traversée de retour 4 mai au 9.
Voyage à l'Ouest avec Feilden et Mitchell, 11 au 24 mai.
Sondages dans le canal de Robeson avec May, 27, 29.
Au cap Union, 30 mai au 3 juin.
Ravitaillement de la division Nord, 9 au 12 juin.
Alla chercher les embarcations du 15 au 22 juin.
En tout 64 jours.

CLEMENTS MARKHAM. *Nil desperandum.*	Lieutenant : Will. H. May. James Self. W. Malley. Frédéric-Esquimau.

1er voyage, à Lincoln Bay avec Feilden et Wootton pour chercher une route de terre vers la *Découverte*, 25 avril au 1er mai.
2e voyage, au Groënland, du 4 mai au 9.
3e voyage, du 27 mai au 5 juin, avec le capitaine Nares Feilden et Egerton
4e voyage, pour ravitailler les traîneaux de la division Markham, du 9 au 14 juin.
5e voyage, pour ravitailler les traîneaux de la division O, cap Joseph Henry, 17 juin au 26.
En tout 55 jours.

CHAPITRE XX

LE VOYAGE D'EGERTON ET DE RAWSON

« Vous aviez coutume de nous dire que la nécessité est le creuset des esprits; les hommes vulgaires supportent les épreuves vulgaires. Lorsque la mer est calme, toutes les nefs peuvent voguer à voiles déployées. »

SHAKSPEARE.

Le capitaine Nares avait depuis longtemps décidé qu'aussitôt que la lumière le permettrait et avant le départ des compagnies destinées aux explorations lointaines, un traîneau à chiens serait dépêché à la *Découverte*, qui hivernait, nous l'avons dit, à plus de quatre-vingts kilomètres vers le sud.

A bord de notre conserve, on ignorait absolument notre position; nos amis ne savaient même pas si nous avions trouvé un abri; depuis sept mois que nous nous étions dit adieu dans le havre de la *Découverte*, aucune communication n'avait pu s'établir entre nous. En dépit des dangers qu'offrait une semblable entreprise, il devenait urgent d'expédier au capitaine Stephenson un message qui le délivrât de son anxiété à notre sujet et l'informât de nos plans d'excursions. Il choisirait à son tour d'autres routes pour nous aider à porter aux limites du possible l'étude des régions qu'on nous avait assignées

et accomplir tout ce qu'un groupe humain est capable de faire avec les ressources mises à notre disposition.

Le lieutenant Egerton reçut l'ordre de se préparer au départ; Rawson, qui désirait vivement revoir son navire, demanda à l'accompagner. Leur traîneau fut approvisionné pour une absence de dix jours. Si pendant cette période ils n'atteignaient pas la *Découverte* et se trouvaient à court de vivres, ils étaient autorisés à se ravitailler au grand dépôt établi l'automne précédent sur la baie de Lincoln, à moitié route entre nos deux stations. Petersen, l'interprète danois, leur fut adjoint en qualité de conducteur des neuf chiens de l'attelage.

Par suite de la température très basse des premiers jours de mars, le départ fut remis au dimanche 12.

Il faisait grand froid le matin; mais peu à peu le thermomètre s'éleva et parut décidé à se maintenir aux environs de —34 degrés. La journée était claire; le baromètre semblait assurer une continuation de beau temps; on se hâte de terminer les lettres pour les camarades. Après le service divin, le navire hisse ses couleurs et au milieu des hourrahs multipliés de toute notre troupe rassemblée sur le floe, le traîneau de Sa Majesté, le « Clements Markham », son gai pavillon flottant à la brise, se met en route pour franchir les cinquante milles qui nous séparent de notre conserve.

Les deux ou trois jours suivants, nos pensées ne quittèrent point nos voyageurs; non que nous eussions de grandes inquiétudes en dépit du froid qui recommençait, car nous avions pris toutes les précautions possibles pour préserver nos amis des températures les plus rigoureuses et notre confiance était entière dans leur adresse et leur jugement. Plus d'une prière silencieuse montait au ciel pour qu'ils nous revinssent avec de bonnes nouvelles de nos chers compagnons.

Mais le troisième jour, ils retournaient tristement à bord avec le pauvre Danois, étendu presque moribond sur son traîneau. Pour raconter cette odyssée lamentable, je ne saurais mieux faire que d'emprunter en partie le rapport d'Egerton.

« Cinq heures ne s'étaient pas écoulées depuis notre départ, que le froid nous pinçait terriblement; les gelures commençant à devenir sérieuses, nous nous décidâmes à camper; la nuit fut relativement bonne.

» Nous appareillons le lendemain matin, la glace n'est pas trop mauvaise; mais à la halte du goûter, vers une heure de l'après-midi, Petersen se plaint de crampes à l'estomac; nous lui faisons du thé chaud. Il n'a aucun appétit; peut-être cela vaut-il mieux, car le jambon réservé pour le repas est gelé si raide que, de nos dents, nous n'en pouvons entamer le maigre; nous reprenons notre route qui devient de plus en plus difficile; la traction du véhicule nécessite de grands labeurs. Les chiens ne sont d'aucun secours sur les talus quelque peu rudes; ils se refusent absolument à grimper celui-ci. Petersen est incapable de tout travail; Rawson et moi trimons de notre mieux. Vers la fin du jour, notre pauvre cocher est tout à fait malade; des frissons le secouent de la tête aux pieds; à chaque instant son nez est sur le point de geler; il faut le frictionner dix minutes au moins avant que la circulation soit rétablie. Rawson se laisse « friser » plusieurs fois; pour mon compte, je n'attrape qu'une froidure.

» Dès que la tente est dressée, j'y expédie Petersen avec l'ordre formel de changer de chaussures et de s'introduire dans son sac de nuit pendant que nous préparons le souper et prenons soin des chiens. Nous le retrouvons se plaignant de crampes dans le ventre et les jambes; il n'a pas suivi nos recommandations et s'est

« couché » les pieds mouillés. Nous le faisons rechausser; il boit un peu de thé et je lui administre quelques gouttes d'ammoniaque; il paraît se remonter...

» Le lendemain matin le vent est si froid et notre patient si faible que nous n'osons repartir. Petersen a eu une mauvaise nuit ; les crampes l'ont beaucoup tourmenté...

» L'après-midi est pire encore; il grelotte, il frissonne de tout son corps; sa respiration est courte. Le visage, les mains, les pieds, ces derniers surtout, sont profondément gelés, il se plaint aussi du côté; après avoir rétabli la circulation nous le frictionnons avec des flanelles chaudes et je lui fais une ceinture avec un des grands cache-nez. L'état du malade nous paraît si grave, que nous nous décidons à ne pas continuer notre route; si le temps s'améliore, nous retournerons au navire en toute hâte. »

Ne pouvant réussir à élever suffisamment la température de la tente, les deux officiers creusent un grand trou dans un amas de névé; ils y transportent les couvertures et le patient; la tente et le traîneau leur servent de toit, puis, s'y introduisant à leur tour, ils se dépouillent de leurs propres vêtements pour en couvrir le malheureux; ils placent ses pieds gelés en contact direct avec leurs corps afin que leur chaleur passe dans celui du malade, et cela jusqu'à ce qu'ils soient sérieusement pincés en divers endroits. Le pauvre diable allait de mal en pis; il ne gardait plus ni aliments ni boissons. « Vers six heures, il était fort bas, la vie paraissait l'abandonner; il se plaignait de douleurs aiguës dans le ventre et le dos. Nous le bassinons avec persévérance et dès qu'il semble mieux, nous l'enveloppons dans toute chose non froide qui nous tombe sous la main »; c'est-à-dire leurs propres habits, car ils s'oublièrent absolument dans leurs nobles efforts. Allumant la lampe à esprit-de-vin,

ils finirent par faire monter leur thermomètre à — 13 degrés, mais « l'atmosphère de notre fosse devenait quelque peu épaisse, chose pourtant bien préférable au froid! Nous lui demandions sans cesse si ses extrémités n'étaient pas insensibles; il répondait que non, mais avant de l'arranger « confortablement » pour la nuit, quel mot dans de pareilles circonstances! nous examinons ses pieds et les trouvons absolument glacés, durcis, des orteils à la cheville. Chacun de nous en prend un et, munis d'un morceau de flanelle, nous le bassinons d'une main. Dès que celle-ci devient trop froide, nous la fourrons sous nos habits avec la pièce de laine, tandis que l'autre fonctionne à son tour. La lampe brûle et nous réchauffe. En deux heures on réussit à ranimer les pieds; nous les replaçons dans des chaussures chaudes, puis éventrant le « sac de nuit » pour donner un peu de large au malade, nous l'entourons d'une couverture. On passe alors aux mains qu'on emmaillotte ensuite de flanelles par-dessus lesquelles on met les mitaines; il boit un peu de thé, du rhum et de l'eau qu'il ne tarde pas à vomir. Nous le trouvons mangeant de la neige, chose que je lui avais strictement interdite. Une autre fois, il essaye d'en reprendre et, pour ce faire, retire ses pieds de la couverture. Le lieutenant Rawson s'en aperçoit; il examine le malade : ses extrémités sont glacées comme devant; nous recommençons à bassiner, à frictionner; la circulation rétablie, nous le remettons dans ses couvertures..., ainsi fut la troisième nuit. »

Harassés des labeurs des deux journées précédentes, ayant leur repas à cuire, leurs chiens à panser, ces nobles jeunes gens transforment leurs heures de repos en une veillée anxieuse et se consument en efforts presque inutiles pour conserver une étincelle de vie dans le corps de leur malheureux compagnon.

« Le lendemain matin, Petersen paraît un peu moins mal; il vaut mieux le ramener au navire que de l'exposer à passer dans son trou une nuit comme la précédente : on le charge sur le traîneau, et après avoir avalé un déjeuner tel quel, on se dirige vers Floeberg Beach. Distance, trente kilomètres. Mais c'est une question de vie ou de mort ! Les chiens, se sentant sur le chemin du navire, trottent avec ardeur et n'ont pas besoin d'être stimulés par le fouet. La route pourtant est bien longue! Si lente est la circulation du sang dans le corps affaibli du pauvre Danois, que son visage et ses mains blanchissent incessamment sous les morsures du froid; il faut souvent s'arrêter pour frictionner les parties atteintes... En arrivant au cap Noir, on descend Petersen du traîneau, et tandis que l'un de nous lui aide à tourner la pointe, l'autre retient nos coursiers qui, sachant qu'ils approchent du but, sont impatients de repartir et ne nous causent pas peu d'embarras. Après avoir dépassé le promontoire et bassiné le visage et les mains du malheureux, — au bout de quelques instants, le froid en a déjà repris possession, — nous le replaçons sur le véhicule. Au cap suivant, même histoire ou pire encore : le traîneau dégringole et dans sa chute tourne deux ou trois fois sur lui-même, avant de se planter fort et ferme au fond d'une fosse[1] de vingt-cinq pieds. On le retire à grand'peine, les harnais terriblement emmêlés. L'un de nous se poste devant les chiens avec son fouet, tandis que l'autre s'occupe à dénouer les traits; tout d'un coup les bêtes repartent au grand galop, frôlent en passant le lieutenant Rawson, me culbutent et me traînent sur la neige pendant une centaine de mètres avant qu'on les puisse

1. En style polaire, nous appelions une fosse, la tranchée creusée entre un amas de neige et un hummock ou une pointe de terre. Les parois en étaient souvent escarpées et à pic.

arrêter. L'ordre enfin rétabli, et notre patient dûment frictionné et placé sur le véhicule, nous reprenons notre route. Dans leur empressement d'arriver au navire, les chiens ne cessent d'enchevêtrer leurs courroies ; on n'ose faire halte de peur qu'ils nous échappent, et nous n'avons pas une minute à perdre : il est urgent pour nous d'être déchargés au plus tôt de la responsabilité que fait peser sur nous l'état de notre infortuné camarade. Enfin, à six heures et demie du soir, nous atteignons le but, encore heureux que Petersen ait pu nous répondre quand nous lui avons dit que nous arrivions au logis. »

Pauvre Danois! c'était le dernier « logis » qu'il lui fût donné de revoir! Deux mois après, ses restes étaient déposés sur le sommet d'une petite colline qui domine la scène de ce voyage funeste.

« Je regrette vivement, ajoute Egerton en terminant son rapport, d'être retourné au navire sans avoir porté votre message à la *Découverte*. J'espère toutefois que ce que j'ai fait aura votre approbation ; le danger que courait Petersen et l'espoir d'y porter remède m'ont seuls empêché d'exécuter vos ordres. » L'approbation? Certes, c'est plutôt l'admiration que les Anglais, si justement fiers des nobles actions de leurs compatriotes, ne marchanderont pas à ces deux jeunes officiers! Leur courage et leur abnégation brillent au premier rang parmi les faits d'héroïsme qui abondent dans les annales polaires.

Qu'on se rappelle, en outre, que, pendant ce voyage, le soleil venait à peine de paraître et s'élevait encore à une très faible altitude ; ses rayons ne donnaient pas une chaleur appréciable et la lumière en était tout au plus suffisante pour permettre de marcher huit ou neuf heures par jour [1].

1. Dans de précédentes expéditions, certaines escouades s'étaient mises en route dès le commencement de mars ; mais le mars du

Le 20, cinq jours après leur retour de cette malheureuse course, les mêmes officiers repartirent, mais, cette fois, pour réussir complètement. Deux matelots les accompagnaient avec un traîneau et sept chiens. Après un rude voyage, rendu doublement pénible par le froid extrême et la nature tourmentée des glaces qu'ils eurent à traverser, nos amis montèrent enfin à bord de la *Découverte*, et s'ils en purent réjouir les hôtes par les bonnes nouvelles qu'ils leur portaient, ils apprirent à leur tour que tout s'était bien passé pour les habitants de notre conserve.

Petersen parut d'abord se remonter; soigné par le docteur Colan avec autant d'affection que de science, il donna pendant quelques semaines un faible espoir de guérison; mais l'épreuve avait été trop forte et le 14 mai il expira paisiblement. Hélas! la mort ne pouvait qu'être une délivrance pour cet infortuné! Il avait perdu une partie du nez et des oreilles. Bien plus, le docteur s'était vu contraint par la gangrène de lui amputer les deux pieds. Tant ces froidures sont choses graves! tant il faut les surveiller pour qu'elles n'amènent pas de désordres irrémédiables!

Les extrémités du pauvre Petersen, une fois pincées tout de bon, étaient devenues si froides que ses compagnons croyaient toucher de l'acier; le simple contact avec elles « saisissait » les doigts aussi rapidement que si on eût ramassé un morceau de métal.

Ce chapitre est assez mélancolique et se termine tristement; mais personne ne me reprochera d'avoir raconté en détail la noble conduite de nos deux camarades.

75e parallèle est bien différent du même mois au 82e; le soleil y franchit bien plus tôt l'horizon.

CHAPITRE XXI

LE DÉBUT D'UN VOYAGE A TRAÎNEAUX

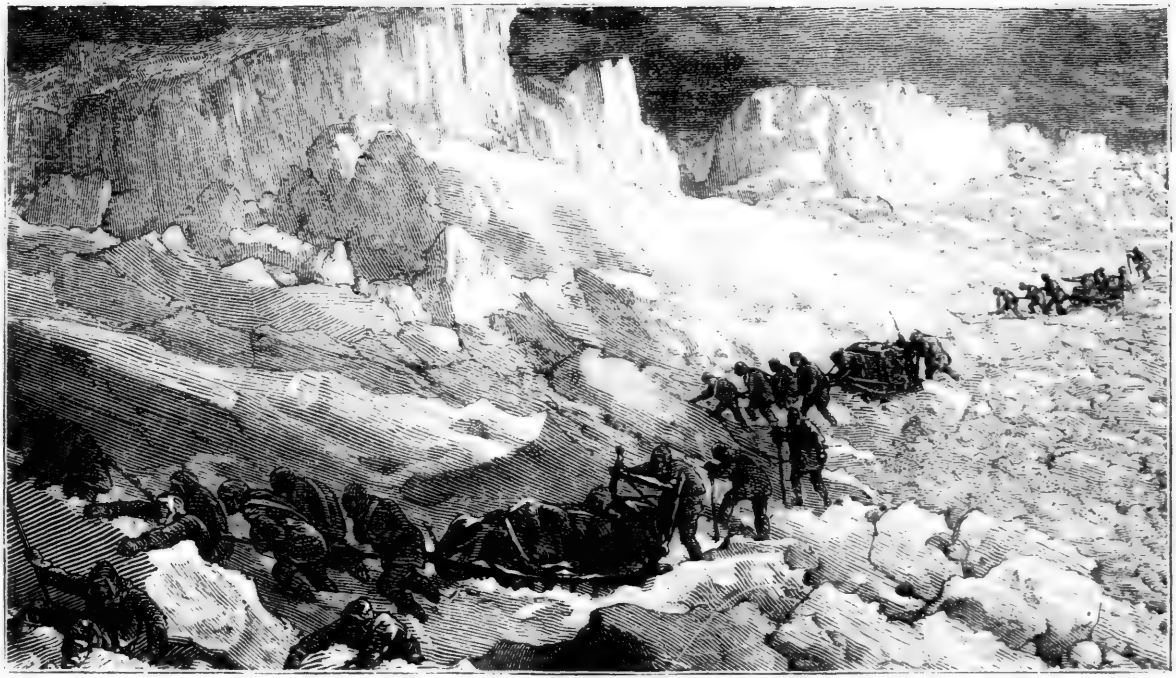
« Nous sommes convaincu que nous n'emmenons pas un soldat dont le cœur ne soit dans notre entreprise, et que nous ne laissons en arrière personne qui ne nous désire victoire et conquête. »

SHAKSPEARE, *Henri V.*

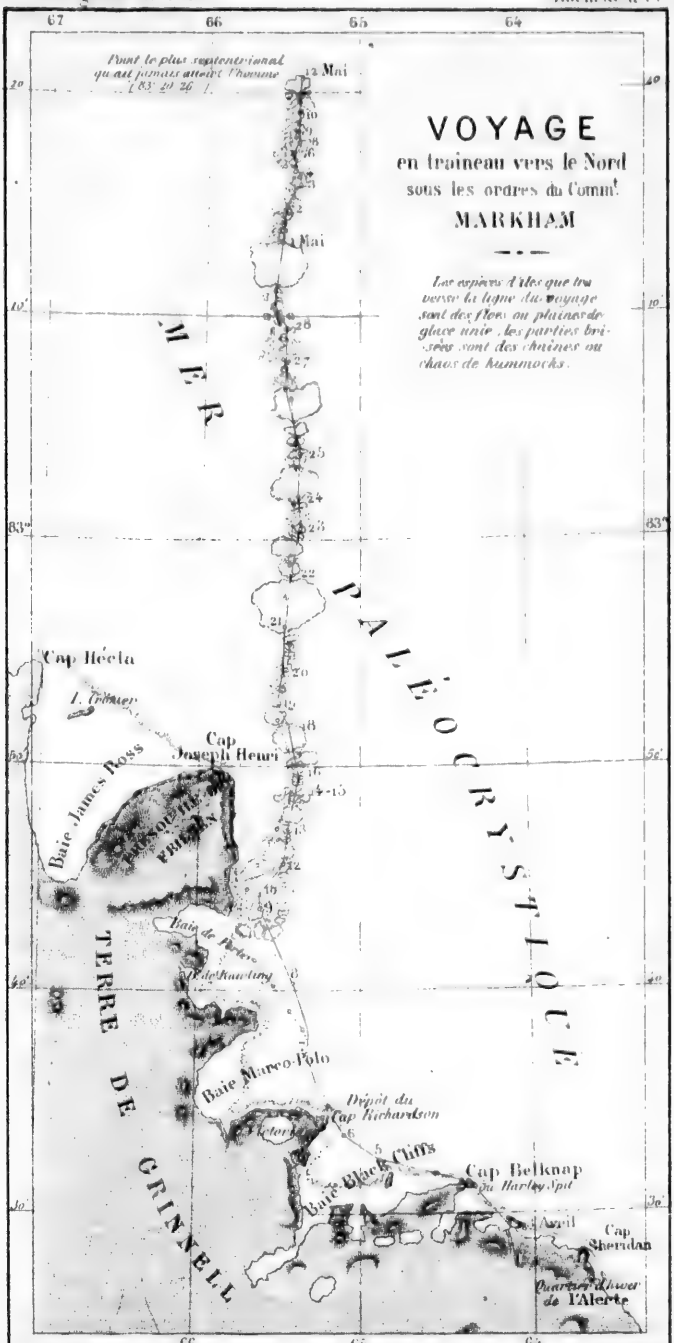
Le lundi, 3 avril, au matin, il y avait remue-ménage et tracas sur l'*Alerte* et près de l'*Alerte*. On voyait bien qu'il s'y passait quelque chose d'extraordinaire.

C'était le grand jour marqué d'avance où commençait l'ouvrage réel, ce jour auquel on avait si souvent songé pendant la longue nuit de l'hiver, le début de cette entreprise, qui devait, nous y comptions plus que jamais, enrichir glorieusement les connaissances polaires.

Le ciel était beau ; le froid très vif. Les traîneaux, au nombre de sept, dont deux portant les bateaux destinés à l'expédition du nord, se rangèrent à la file, l'un devant l'autre, suivant le grade et l'ancienneté de leurs divers commandants. Leur « équipage » total était de cinquante-trois hommes, troupe d'élite, ambitieuse de n'être point inférieure à celles qui l'avaient précédée sur la route du Pôle et prête à suivre jusqu'au bout son devoir, au prix même de la vie.



A la recherche de la Découverte. (Page 224.)


VOYAGE
en traineau vers le Nord
sous les ordres du Commt.
MARKHAM
Les espèces d'îles que traverse la ligne du voyage sont des floes ou plaines de glace unie, les parties brisées sont des chaînes ou chaos de hummocks.
Point le plus septentrional qu'ait jamais atteint l'homme (83° 20' 26")
Mai
MER PALÉOCRYSTIQUE
Cap Hécla
I. Tobiesen
Cap Joseph Henri
Baie James Ross
PRISONNIER
Baie de Parker
Cap Hawkins
TERRE DE GRINNELL
Baie Marco-Polo
Dépôt du Cap Richardson
Cap Belknap
Cap Sheridan
Quartier d'hiver de l'Alerte
Avril
66
65
64
67
83°
83°

La revue avait eu lieu deux jours auparavant ; à tous on avait demandé : « Vous sentez-vous capable de faire tout ce qu'exigera le service des traîneaux? » Et tous avaient répondu : « Oui ! »

La veille, qui était un dimanche, le chapelain Pullen avait fait un beau sermon, dans lequel il comparait notre entreprise à la marche, à travers le désert, des Israélites vers la Terre promise. Après le chant de l'hymne *pour ceux qui vont en mer*, on célébra la communion à laquelle participèrent un assez grand nombre de matelots.

Sur chaque traîneau flotte une large banderole à deux pointes, rayée de la croix rouge de S. George et portant le blason de son chef, peint en vives couleurs. Les mâts des deux canots sont pavoisés du drapeau national et d'une bannière blanche. Brodés par les belles mains de quelque femme aimée, restée à la garde du foyer, ces pavillons s'agitaient gaiement à la brise, enflammant notre enthousiasme et ajoutant au pittoresque de la scène.

Marco Polo venait en tête, puis le *Champion* (Challenger), *Victoria*, *Poppie* (le Pavot), *Bouledogue*, *Alexandra* et le *Limier* (Bloodhound); ce dernier devait nous escorter pendant quelques étapes, nous verser trois jours de provisions, et retourner à l'*Alerte* pour rendre compte de nos faits et gestes. *Marco-Polo* et *Victoria* portaient chacun un canot.

A onze heures, les préparatifs étant terminés et « tout le monde sur le floe », Pullen nous lut les prières, on chanta l'hymne : *Grand Dieu, dont les bontés égalent la puissance*, et les traîneaux s'ébranlent aux vivats de nos compagnons restant au navire; le capitaine et les officiers nous font la conduite pendant quelques centaines de mètres, puis ils nous recommandent à Dieu et re-

prennent le chemin de l'*Alerte*. Les voyageurs poussent trois hourrahs et se mettent résolument à la besogne.

Ce premier jour de marche devait nécessairement être court; plusieurs parmi nos hommes ont à faire connaissance avec les courroies de halage, et ceux-là, à la fois ardents et sans expérience, sont bien vite fatigués; les vétérans de l'automne dernier leur apprennent que, dès le début, il est inutile de prodiguer ses forces. La température reste stationnaire à 36 degrés au-dessous de zéro, et, pendant les heures de halte, la tâche d'écrire nos journaux est réellement pénible. A cinq heures trente minutes, après dix kilomètres de route, on s'arrête pour le premier campement. Le site choisi est abrité par un seuil formant isthme entre le continent et une longue projection des terres; nous plantons les sept tentes, de chacune desquelles s'élèvent bientôt des spirales odorantes qui vont se perdre dans les nuages. Derrière nous s'étendent chaîne après chaîne de collines blanches; devant nous, l'océan de glace avec ses solitudes infinies. Nos gens courent çà et là pour les diverses besognes que comporte l'installation du bivouac; les capitaines de traîneau distribuent les vivres du soir; on remblaye de frimas le pourtour de chaque tente; on refait les paquets; on recouvre soigneusement les véhicules, en cas de vent ou de tourmente de neige : toutes tâches à terminer avant que nous puissions nous introduire dans nos « sacs » respectifs. Un aimable arome de thé bouillant et de pemmican à l'étuvée nous aide à prendre ces travaux en patience.

Ce n'est pas, croyez-le bien, la moins dure épreuve de la journée que de planter la tente et de préparer la nuit, quand on est fatigué, que le ciel est glacial et qu'on entrevoit des heures dont le froid bannira le sommeil. Le commandement de « halte » n'est reçu avec une satis-

faction intime qu'après un jour comparativement tiède, qui vous promet un long dormir sous la « toile » et une bonne étape pour le lendemain.

Dès qu'une tente est prête à recevoir ses habitants, ceux-ci s'y glissent l'un après l'autre, enlèvent leur surtout qu'ils remplacent par une vareuse de molleton, changent de chaussure et s'enfournent dans leur sac. Le lendemain matin, on procède à l'exercice contraire. Et voilà toute la toilette que nous nous permettrons jusqu'au retour à bord.

Le 4, nous sommes debout de bonne heure après une nuit froide et maussade, trop heureux de reprendre la liberté de nos mouvements, quand nous venons de rester si longtemps en prison, avec 26 degrés au-dessous de zéro. L'opération de s'habiller et de se déshabiller, toute limitée qu'elle est à la chaussure, est positivement un des plus sérieux ennuis du voyage. Nous avons beau tenir nos bas et nos carrés de laine dans le « sac à dormir », tout cela est tellement gelé lorsque arrive le matin, qu'il faut des peines infinies pour les remettre; quelquefois, en se couchant, on s'en emmaillotte les genoux, la partie du corps décidément la plus sensible au froid. C'est aussi une rude affaire que de lacer et de nouer les cordons des mocassins avec des doigts perdus d'onglée, ou souvent déjà privés de sentiment. Je ne connais pas d'exercice plus funeste à l'égalité d'humeur.

La neige, très molle et très profonde, rendait la traction des traîneaux de plus en plus laborieuse; il fallait déjà recourir au système de double équipe : deux escouades s'attelaient à un même véhicule, pour retourner ensuite chercher le second. En dépit de l'exercice régulier qui leur fut toujours imposé, notre longue captivité sous les ténèbres de l'hiver n'avait point laissé d'éprouver nos travailleurs. Ils se ressentaient singulièrement

des fatigues du début, et je ne voulais pas abuser de leur zèle; nous marchions donc à petites journées.

Le lendemain, la température tombe à — 43 degrés. Ce froid terrible nous enlève toute velléité de sommeil; la nuit entière se passe à entretenir en nous la circulation du sang. Des nez, des doigts, des pieds, sont décidément « frisés »; mais, soignées à temps, ces gelures n'ont d'autres conséquences que des plaies vésicantes et douloureuses.

Les cordages des tentes et nos pauvres sacs de nuit sont raides comme de la tôle : il faut prendre les plus grandes précautions pour qu'ils ne nous touchent pas la figure; la peau en serait immédiatement enlevée.

Le cuisinier se plaint que le curry, dont nous assaisonnons toujours notre pemmican, ressemble à un bloc de laiton. Les hommes ont beaucoup souffert de crampes dans les jambes. Cela provient sans doute de nos fatigues inaccoutumées. La soif est ardente, mais on ne peut l'étancher qu'au moment du repas. Chacun a bien son bidon de fer-blanc, recouvert de lainage, mais l'eau gèle en dépit de notre soin à le tenir au chaud sous la ceinture du pantalon. D'autre part, c'est une pratique dangereuse que de se mettre dans la bouche de la neige ou de la glace; nous ne l'avons jamais permise.

Le quatrième jour, nous nous séparons du *Limier*. Il a rempli sa mission et s'en retourne avec un de mes hommes qui me paraît incapable de supporter les labeurs du traînage; par contre, il m'en laisse un des siens. Le capitaine va recevoir de bonnes nouvelles de nos deux campagnes; la santé de nos gens est satisfaisante, leur entrain remarquable.

Le 16, nos six transports, marchant de conserve, arrivent au dépôt établi en automne près du cap Joseph Henry. Tout y est en ordre; la fin de la journée se passe

à distribuer les vivres entre les traîneaux. Le 11, une chute pressée de neige se combine avec le brouillard pour rendre la matinée doublement obscure, « épaisse ».

« L'aube se lève, froide et triste ; et les tentes blanches, émergeant de la brume qui traîne sur le sol, ressemblent à une flotte immobilisée par le calme. »

Les traîneaux auxiliaires, le *Bouledogue* et l'*Alexandra*, vont reprendre la route de l'*Alerte*. Il faut aussi dire adieu à la division d'Aldrich, qui doit explorer les côtes dans la direction de l'ouest, tandis que nous pousserons vers le nord sur le terrible pack polaire.

Triste, étrange adieu, par un jour morne et froid, sur un floe inhospitalier, entre des hummocks hérissés, des neiges empilées! Les uns vont regagner notre foyer arctique, les autres continuent à marcher vers des épreuves inconnues, mais aussi, ils y comptent, vers des découvertes importantes.

Si la séparation fut brève, les vœux étaient sincères, les acclamations chaudes et loyales. Les échos de nos cris s'évanouirent bientôt dans ces glaces que nul n'avait foulées avant nous, et bientôt nos camarades disparurent à nos yeux par cette lumière obscure, la neige tombant avec abondance sur d'autre neige, d'un ciel lourd et blafard.

Mais nous n'avons pas le temps de nous absorber dans nos pensées : toute notre énergie physique, intellectuelle et morale ne sera pas de trop pour l'accomplissement de la tâche qui nous est confiée. Nos gens épaulent résolument leurs bandoulières; ils tirent dur et ferme, nous voilà partis!

Avant de poursuivre notre route, racontons ici sans trop de longueurs, comment se passe la journée de l'homme qui s'avance vers le pôle arctique, en tirant son traîneau.

Le cuisinier, je l'ai dit, est un important personnage, et ses fonctions sont extraordinairement fatigantes. Aussi chacun y passe-t-il à son tour pendant vingt-quatre heures, quitte à s'armer d'une énergie féroce ou, si l'on veut, d'une patience angélique, surtout quand le froid est excessif. La tâche finie, on transmet ses insignes à son successeur, avec le sentiment d'un bonheur parfait ; car on ne les reprendra d'une semaine, à moins d'événements inattendus, tels que la maladie d'un camarade.

La corvée commence à la première heure : il allume la lampe ; il convertit en eau la neige ou la glace pour le repas du matin, et, rentrant dans la tente, il marche délibérément sur ses camarades endormis pour aller enlever, des parois et du sommet de ladite tente, l'humidité qui s'y est condensée pendant la nuit et tombe de temps en temps en petits glaçons sur le couvre-pied. Cette opération terminée, au grand soulagement des confrères qu'il foulait sans pudeur, il prend la couverture, la brosse, la secoue, la plie, et va la placer sur le traîneau. Puis vient la préparation du déjeuner ; deux heures après que la voix du commandant l'a arraché à son sommeil, le maître coq doit être prêt à dire que ces messieurs sont servis : le chocolat à point, on réveille les dormeurs.

Si le temps est trop froid, on se donne le luxe de déjeuner « au lit », assis dans les sacs, en serre-tête gris et en vareuse de laine, spectacle, en vérité, risible ! On place la provision de biscuits au centre de la tente, et les gamelles de chocolat fumant sont distribuées à la ronde ; chacun sort sa cuiller, le seul article considéré parmi nous comme propriété personnelle et privée ; ces ustensiles, un peu plus grands qu'à l'ordinaire, sont en corne ; nous les tenons de la munificence du gouvernement ; on les garde en poche ou bien suspendus au cou.

Le chocolat bu, on rend au cuisinier les « pannikins » dans lesquels il nous l'a porté. Lui, cependant, mettait le pemmican sur le feu. Cette viande est si violemment gelée qu'il faut la couper à la hache avant d'en confier les morceaux au bruissement de la casserole.

Tandis que le cuisinier tremble de voir son combustible s'éteindre trop tôt, tandis que ses doigts sont tour à tour gelés par le froid et brûlés par la lampe dont il essaye de ménager l'esprit-de-vin, nous lisons les prières, nous changeons de chaussures, nous roulons nos « sacs à dormir ». Puis, le pemmican lestement avalé, on plie la tente, on prépare le traîneau en ayant soin de mettre les objets pesants au centre; on saisit les cordes, et notre char s'ébranle au commandement de : « Un! deux! trois! haut! »

J'oubliais de dire qu'il faut soigneusement racler au couteau les gamelles et la casserole avant de les laisser refroidir, sous peine de ne pouvoir les nettoyer. Laver notre vaisselle, il n'en saurait être question. En dehors de celle qu'on fait fondre pour boire, l'eau est chose inconnue dans les tentes polaires.

Nous marchons tant bien que mal et plus souvent mal que bien pendant cinq ou six heures jusqu'au goûter, qui consiste en quatre onces de jambon, du biscuit, et un pannikin de thé chaud par homme.

Le goûter est le plus agréable, le plus délassant de nos trois repas; mais quand le vent souffle, quand le froid pique, il devient une opération pénible, la halte étant nécessairement longue. Souvent une heure, une heure et demie s'écoule avant qu'on nous serve le thé, et pendant tout ce temps il faut battre la semelle et se tenir en mouvement pour éviter les morsures du gel. Quand la bise est trop insupportable, nous plantons notre tente, mais l'intérieur en est glacial, et nous n'y

pouvons tenir longtemps. Si nous n'étions tous logés à la même enseigne, nous ririons des postures grotesques de nos compagnons, qui se livrent à mille exercices pour ne pas se laisser « pincer » : l'un bat la mesure des deux pieds, l'autre fait des bonds frénétiques ; un autre, assis à la turque, se manie, se presse, se torture énergiquement les orteils avec ses mains emmitouflées, dans le but d'y rappeler la circulation qui menace de ne plus revenir ; un autre enfin, comme privé de sens, tape furieusement d'un pied ou de deux contre le traîneau ou contre un hummock. Donc, aux heures de halte, on se repose bien peu. On regarde anxieusement, amoureusement la bouilloire. « L'entendez-vous chanter ? » demande-t-on cent fois. Il semble que cette maudite bouilloire veuille prouver la vérité du vieux dicton : « Pot trop guetté ne bout jamais. » Enfin, à la joie générale, on annonce que le liquide est à point, et nos fatigues sont oubliées dans le plaisir de savourer une grande gamelle de thé chaud. De petites difficultés, provenant de la hâte forcément apportée à la préparation et à l'ingurgitation du repas, nous contrarient sur le moment et nous amusent ensuite. Un certain jour, l'eau ayant atteint le degré nécessaire, le cuisinier s'empresse d'y verser ses ingrédients, les remue avec conscience et nous sert un breuvage que nous avalons avec délices ; il s'aperçoit tout d'un coup qu'il a oublié le thé et nous a octroyé une décoction de cassonnade. D'autres fois, par inadvertance, il a pris de la glace d'eau salée. Tant pis pour les convives : il faut, ou renoncer à boire, ou boire du thé au chlorure de sodium. Quant au jambon, il est en général durci par le froid et en tout semblable à un morceau de granit ; nous ne pouvons le manger qu'après l'avoir mis à tremper dans notre thé chaud. Jugez du mélange !

Nous nous arrêtons le soir à des heures variables,

mais jamais sans avoir fait dix, onze et jusqu'à douze heures de marche. Notre premier soin est de choisir pour le campement une surface aussi plane que possible, sur une neige assez mince pour qu'on plante solidement dans la glace les piquets de la tente, que nous bordons ensuite de neige jusqu'à une hauteur de deux ou trois pieds. Tout le monde y travaille, moins le cuisinier, occupé, on le sait, à la confection du repas du soir. Dès que la « maison de toile » est assujettie, on y entre; on change de chaussure, les officiers examinent méticuleusement les pieds, aux doigts surtout, pour voir s'ils sont saisis; auquel cas la circulation est rétablie le plus promptement possible et la partie malade pansée à la glycérine, avec un peu de charpie.

Règle générale : mocassins, bas, pièces de laine sont tellement gelés qu'ils ne font plus qu'un seul et même bloc et qu'on enlève tout à la fois. Quant aux pardessus de laine, c'est tout un vaudeville que de voir les efforts désespérés des hommes pour s'y introduire; glacés et raides comme ils sont, on n'y arrive pas sans des contorsions infinies et sans l'aide des camarades. Une fois encaqués, on attend patiemment que la chaleur du corps ait peu à peu assoupli la vareuse, qui jusque-là mérite le nom que nous lui avons donné : *camisole de force*.

Quand tous les braves gens sont confortablement installés dans leur sac, hormis le cuisinier, s'entend, arrive le souper qui consiste en pemmican et en thé. Puis on allume les pipes, on se met à causer et l'on boit sa ration réglementaire de grog. Certes, c'est bien là le moment le plus gai, le plus heureux de la journée, et je maudirais celui qui voudrait enlever au pauvre tireur de traîneau polaire son petit verre nocturne de rhum et d'eau chaude. Servi pendant les fatigues du jour, cet alcool ferait plutôt du mal, mais, après le souper, et

donné en si petite quantité, il ne nuit nullement; au contraire, l'expérience a prouvé que ce léger excitant récrée et fortifie les hommes : dans ce court moment de repos, de joie, d'abandon, le seul en vingt-quatre heures, il les réchauffe intérieurement et les dispose au sommeil; or, c'est un grand bienfait que de dormir après des marches semblables. Pendant qu'on le boit en fumant, l'un de nous lit à haute voix, ou bien l'on jase ou bien l'on chante; mais qu'on chante, ou qu'on jase, ou qu'on écoute lire, on est gai, plus que cela, heureux! On parle surtout du pays, de la vieille Angleterre; on dit ce qu'on fera si le sort y ramène. — Nous n'avons plus de secrets les uns pour les autres, et nous nous surprenons parfois à faire des confidences qu'en d'autres temps nous aurions livrées tout au plus à nos amis intimes. Deux matelots, appartenant à des comtés différents, discutent avec vivacité les mérites des porcs de leurs régions respectives et les diverses manières d'engraisser l'ami de la glandée; ou bien, c'est tel ou tel propriétaire qu'on met sur le tapis. Un de nos marins du Devon, porte très haut lord Mont-Edgecumbe. « Ah! c'est celui-là qui est bon! Une fois par semaine, il ouvre son parc à tout le monde! » Le champion du Lancashire lui coupe la parole : « Ah ben oui! vaut la peine! Quel est le lord qui n'en fait pas autant? Chez nous, lord Derby, non seulement vous laisse entrer, mais, quand il pleut, vous envoie quérir dans son carrosse! » L'homme du sud-ouest n'y avait pas été voir; il ne lui restait qu'à se taire.

Enfin le cuisinier, toujours ce malheureux! qui a dû terminer les préparatifs pour le déjeuner du lendemain, nous apporte la couverture. Lorsqu'on la retire du traîneau, c'est un objet indescriptible et dans lequel les gens non initiés aux mystères de la vie arctique ne sauraient reconnaître un article de literie; elle ressemble

à une pièce de bois ou à un lingot de métal. On la déplie avec des peines incroyables. L'étendre, c'est autre chose! Elle se tient droit au centre, comme une tente dans la tente. Quelque drument qu'on la batte, elle refuse de s'aplanir, ne se dégèle qu'à la longue, pour la plus grande volupté de ceux qu'elle devrait réchauffer, et nous rappelle alors le « drap mouillé » des établissements d'hydrothérapie.

CHAPITRE XXII

LA DIVISION NORD — UN AVRIL SUR LE FLOE

« Ces hautes collines sauvages, ces sentiers rudes et difficiles, allongeraient l'ennui de cette longue route sans vos discours charmants, doux comme le miel, qui rendent la chevauchée délectable. Mais, encore une fois, le chemin est dur.

SHAKSPEARE, *Richard II.*

A peine avions-nous perdu de vue la division d'Aldrich et les transports auxiliaires, qu'il nous fallut tailler un passage pour nos traîneaux : la glace devenait de plus en plus anfractueuse; les floes, tous de faibles dimensions, étaient séparés les uns des autres par de larges bordures de hummocks entassés. Ce sont des ennemis terribles! Quand nous en avons franchi une chaîne au prix de grands efforts et que nous nous félicitons de ce bonheur, une autre surgit devant nous plus escarpée, plus dure à passer. Ces colosses de glace semblaient avoir lutté avec acharnement, et partout s'amoncelaient leurs débris; on eût dit les vagues d'une mer démontée, soudain saisies par le gel.

Nous n'avançons donc qu'à la pioche et à la pelle, avec la vitesse du limaçon, en taillant des défilés dans ces masses d'albâtre; et ce n'est pas le seul obstacle à

nos progrès; autour de ces hummocks, la neige s'entasse à de telles hauteurs, qu'il nous arrive souvent d'y enfoncer jusqu'à la ceinture; il faut l'enlever à la pelle pour faire passer nos véhicules; parfois, nous sommes obligés de les alléger, et c'est une perte de temps considérable que de décharger et de recharger un traîneau.

Nous nous consolâmes quelque temps en nous imaginant que cette irrégularité du pack tenait au voisinage de la terre; nous pensions qu'arrivés au large, nous trouverions des floes plats et glissants, à la place de ces chaînes de hummocks de quinze à cinquante pieds de hauteur et de quinze ou vingt mètres à près d'un kilomètre de largeur. La suite montrera ce qu'il advint de nos espérances!

Nous étions donc passés à l'état de cantonniers; aussi regardions-nous nos pioches avec une véritable tendresse. Si quelque accident nous en privait, nous ne pourrions ni avancer, ni reculer. Ces morceaux de fer emmanchés de bois étaient maintenant les arbitres de notre existence.

Au lieu de donner le résumé de notre voyage, je préfère transcrire des extraits de mon carnet de route et suivre jour par jour nos traîneaux dans leur marche pénible vers le nord, et dans celle, encore plus laborieuse, du retour au navire. Je reviens donc au lendemain du départ de la division Aldrich.

12 avril. — Un changement inattendu, mais très bien accueilli de la température, nous permet de passer une nuit relativement confortable; à l'intérieur de la tente, le thermomètre monte à — 8° 1/2. Jusqu'ici il n'avait pas dépasssé — 17 degrés et généralement se maintenait fort au-dessous. Lorsque l'instrument placé à l'air libre ne descend pas à plus de — 18 ou de — 20 degrés, il est encore possible de se réchauffer sous la toile; lorsqu'il

marque — 35 ou — 40 degrés, le sommeil est absolument hors de page.

Pour avoir, autant que possible, le soleil sur le dos pendant les heures de marche, nous faisons notre étape de midi à minuit. Je réveille le cuisinier à neuf heures et demie du matin; à onze heures et demie, les traîneaux doivent être prêts. La crainte de l'ophthalmie des neiges nous suggère cette précaution.

Après le déjeuner, nos terrassiers, au nombre de six, prennent la tête pour ouvrir un déblai dans la fâcheuse chaîne de hummocks au pied de laquelle nous avons campé; les autres plient les tentes, arriment les traîneaux et les halent l'un après l'autre sur la partie praticable du chemin. La journée est claire et belle; on en profite pour pavoiser les vergues des feutres et couvertures. Le soleil est déjà assez chaud pour en retirer l'humidité; elle se condense ensuite en givre et nous le secouons facilement. Sur la surface des floes, la neige brille des plus superbes couleurs irisées; la glace sur laquelle nous marchons paraît semée de pierres précieuses : diamants, rubis, émeraudes, saphirs jettent leurs feux de tous côtés. Mais pour résister victorieusement à l'enthousiasme que pourraient provoquer tant de splendeurs, pour être ramenés à la réalité de la situation, nous n'avons qu'à donner un coup d'œil sur nos tireurs de traîneaux : leur apparence sordide forme un étrange contraste avec ces clartés féeriques; ils ont l'air sale; le soleil et la gelée ont scarifié leur figure; noircis par la fumée, les doigts à demi morts à la suite des morsures du froid, l'épaule fatiguée, les membres douloureux, ils traînent lourdement leur charge, sans être pour cela tout à fait insensibles aux beautés qui les environnent.

Dans le cours de l'après-midi, à cinq kilomètres à peu près de la côte la plus rapprochée, nous sommes surpris

de trouver sur la neige les traces d'un petit lemming. Comment cette pauvre créature aura-t-elle pu s'égarer si loin de la terre, et par conséquent de tout moyen d'existence ?

Après avoir traversé une large barrière de hummocks, nous émergeons enfin sur un puissant floe de « vieille souche » dont la surface onduleuse se pare de vraies montagnes de glace s'élevant à quelque vingt pieds de hauteur; elles sont généralement arrondies, à superficie lisse, et me paraissent formées par une longue et constante accumulation des névés roulés par les tempêtes. Nous campons sur la lisière septentrionale du floe, et pendant que le souper se prépare, nos mineurs et sapeurs travaillent à la route de demain.

Le passage dans et sur les hummocks est le mode de voyager le plus désagréable qu'on puisse imaginer. A tout instant, le traîneau s'arrête : « Un! deux! trois! haut! » on n'entend autre chose! arpenter cinq fois la même voie pour amener nos traîneaux au lieu choisi pour le bivouac, devient monotone à la longue; nos hommes ne veulent pas s'en apercevoir; gais et pleins d'énergie, un seul désir les anime : aller de l'avant. La température est délicieuse; elle oscille entre — 22 et — 28 degrés.

13. — Journée maussade, ciel nuageux; le soleil paraît par intervalles; le thermomètre est descendu à — 36 degrés. Il faut pratiquer une tranchée et tirer les traîneaux à travers un contrefort de hummocks large de deux cents mètres; un grand beau floe nous permet de faire deux bons kilomètres, puis nous retombons en plein au milieu des débris. Une énorme barrière de fragments entassés à une hauteur de huit à dix mètres finit par nous arrêter court. Bon gré, mal gré, il faut s'y creuser une trouée, long et énervant labeur.

Le courage de nos gens en a pourtant raison, on tire cahin-caha nos malheureux transports, et nous campons pour la nuit, laissant l'ennemi sur nos derrières. Le lieutenant Parr est un terrassier de premier ordre. Alternativement armé d'un pic et d'une pelle, il travaille « comme un cheval ».

Notre ami marche d'abord en avant pour choisir la route la moins mauvaise parmi ces terribles hummocks, puis, avec sa compagnie de sapeurs, il passe à la construction de la voie, tandis qu'avec le reste des hommes je m'occupe des traîneaux que nous halons un par un. Il faut voir à ce que les canots ne reçoivent point d'avarie sur les abominables casse-cous que nous avons à franchir. Le transport, une fois hissé sur la crête d'un hummock, est très malaisé à descendre sain et sauf sur la pente opposée; cette manœuvre délicate demande beaucoup de soins. Mais la facilité avec laquelle la glace cède sous les coups de nos mineurs est vraiment surprenante; des masses en apparence inexpugnables volent en éclats au bout de quelques minutes d'efforts.

14. — Hier soir, nos sacs de nuit étaient gelés raides, et ce fut avec la plus grande peine qu'on réussit à s'y enfourner. L'opération terminée, nous n'en valons guère mieux : il nous semble être étendus dans une malle ou dans un cercueil. J'ai beau placer sous ma personne, et pendant toute la nuit, mes carrés de molleton, il me faut, au matin, employer toute ma vigueur pour en envelopper mes pieds. C'est le vendredi saint, et l'on consacre plus de temps que d'habitude à la lecture des prières.

Nous traversons un vieux floe recouvert d'une croûte glacée, mais insuffisante pour porter le poids des hommes et des traîneaux; elle se rompt à chaque minute et nous enfonçons dans la neige molle, tous incidents qui nous exaspèrent et amènent un terrible labeur additionnel.

En certains endroits, sur les neiges unies par exemple, les « taboggans » ou traîneaux à fond plat qu'on emploie sur les territoires de la compagnie d'Hudson, seraient on ne peut plus agréables ; mais presque partout ailleurs, le « sol » se compose de grands hummocks formés de débris entassés, de glaces aiguës coupées sous toutes sortes d'angles, parmi lesquels les traîneaux à huit montés sur de hauts patins, sont de beaucoup préférables. Sir Léopold Mac Clintock en avait donné le premier dessin. C'est avec ces véhicules qu'on a découvert le passage nord-ouest et exploré l'archipel de Parry; avec nous, ils ont fait un admirable service sur le plus rude terrain qui se puisse imaginer.

La température est si basse aujourd'hui, que nous n'osons nous arrêter pour prendre l'altitude méridienne, chose à laquelle nous n'avons guère coutume de manquer. Une bise aigre souffle du nord; nos visages, et les nez surtout, courent incessamment le risque d'être pincés par le bonhomme Hiver. Par le travers du cap Joseph Henry, les floes, moins étendus que ceux que nous venons de parcourir, sont beaucoup plus épais. Sans doute la pression continuelle qui s'exerce autour du promontoire a réduit la superficie des champs. Le vent fraichit et l'atmosphère devenant très brumeuse, nous faisons halte une heure plus tôt qu'à l'ordinaire.

John Shirley, un des hommes de mon traîneau, se plaint de douleurs à la cheville et au genou ; à l'examen on constate un peu d'enflure, et on le traite d'après les instructions remises par le docteur. Nous ne nous en doutions pas alors, mais c'était le commencement du fléau qui devait bientôt nous éprouver d'une façon si cruelle. A partir de ce jour, le pauvre garçon, dont l'état empira peu à peu, ne nous fut utile à rien, même pour les plus petites choses.

15. — Grains du N. O.; température très basse; ondées de neige qui nous interdisent absolument la marche. Journée misérable au delà de toute expression. Serrés l'un contre l'autre dans la tente, nous avons beau nous pelotonner sous nos couvertures, le thermomètre n'y remonte pas au-dessus de — 30 degrés. Certes, nous préférerions être en route! Douze heures de traînage parmi les plus formidables des hummocks seraient moins pénibles que cet emprisonnement forcé, cette inactivité désespérante: impossible de se glisser dehors, les tourbillons de neige tournoient autour de notre frêle abri; nous avons trop froid pour lire et même pour causer; nos feutres, nos tapis, nos sacs, sont souples comme de la planche.

Ces rafales nous amènent une température plus basse que la plus basse de celles que nous avions à l'*Alerte* pendant les tempêtes de l'hiver; je considère la chose comme la preuve qu'il n'y a pas de grande étendue d'eau libre au nord et à l'ouest du point que nous venons d'atteindre. A bord, le thermomètre haussait invariablement à tous les grains du sud; cela venait sans doute de ce que les bourrasques avaient parcouru de vastes espaces de mer non glacée.

16. — Dimanche de Pâques. Le vent se modère quelque peu; mais il ne nous permet pas encore de reprendre la marche. Bien à contre cœur, il faut rester sous la tente. Jamais fêtes ne furent plus tristes! Quarante-huit heures d'incarcération dans un sac, au large de la plus septentrionale des terres connues, et ce, par un froid de — 37 à 38 degrés.

Depuis quarante heures, je n'ai plus la notion de mes pieds; sans le secours de la vue ou du toucher, je ne saurais dire si je possède encore ces utiles parties de moi-même. Quant au sommeil, il s'est enfui bien loin.

Mais en dépit du froid et de notre lugubre position, nous n'avons eu garde de négliger hier soir le toast du samedi à la distribution du grog. Cette faible ration fait merveille, et sous son influence, nous oublions nos misères.

A quatre heures de l'après-midi, le vent s'apaise enfin et nous décidons de partir. Rien ne peut nous attendre qui soit comparable à l'ennui de ces arrêts forcés ! Les tentes pliées, les traîneaux arrimés, nous nous mettons en route; Shirley ne peut marcher; on le fourre dans son sac, on l'enveloppe des feutres de campement, et nous l'amarrons de notre mieux sur un des véhicules. Le poids à tirer est augmenté, et notre force effective diminuée d'autant; mais peut-être ce complet repos lui permettra-t-il de recouvrer sa vigueur et de reprendre sa place aux courroies !

Hélas ! nous nous aveuglions encore, et ces souffrances de nos hommes étaient les premiers symptômes de la funeste maladie qui allait poursuivre sa marche insidieuse, et nous pousser avant longtemps sur le bord même de l'abîme !

Après nous être ouvert une route à travers un rempart de hummocks large de six cents mètres, nous gagnons un bon floe, qui, malheureusement pour nous, a juste la moitié de cette distance. Entre ces formidables champs, au milieu des débris, on a parfois la chance de rencontrer des traînées de jeune glace, qui, si elles s'orientent dans la direction du nord, fournissent un terrain excellent, mais par malheur toujours trop circonscrit.

Les rafales ont accumulé les neiges en dunes élevées qui rendent la marche plus difficile que jamais; on avance à pas de tortue. A dix heures et demie on fait halte : notre inaction dans les sacs nous a plus fatigués qu'une longue journée aux bandoulières de halage. On

dresse les tentes par le travers du cap Joseph-Henry, situé à quelques milles à gauche.

Vu de la mer, des glaces, pour mieux dire, ce promontoire aux parois hardies et anfractueuses s'élève perpendiculairement à une hauteur de deux cent quarante mètres, à partir de laquelle il monte en pente douce pour se redresser brusquement en un pic aigu de cent vingt mètres au moins. Il paraît être de formation calcaire; ses stratifications régulières inclinent vers le sud, à un angle qui s'éloigne de 6 à 10 degrés de la ligne horizontale. L'avancée du cap se termine par une arête en lame de couteau de la base au sommet et qui ressemble à l'éperon d'un navire cuirassé. De ce même point de vue, le mont du Cône, situé immédiatement au sud du Joseph-Henry, rappelle plutôt l'échine d'un sanglier que le solide géométrique dont il a reçu le nom. Il a la hauteur, la nature, les lignes fières et anguleuses de son puissant voisin, mais à l'encontre de celui-ci, ses couches rocheuses plongent vers le sud à un angle s'écartant de la verticale d'une dizaine de degrés, ce qui lui donne une apparence tourmentée. Les montagnes environnantes sont toutes plus ou moins coniques et s'élèvent aux altitudes de trois à six cents mètres.

17. — Shirley ne va pas mieux ce matin, et pour ajouter à nos misères, George Porter, de l'équipe de Parr, se plaint de ses jambes : il a les genoux enflés.

Deux hommes *hors de combat* dans notre petite troupe, c'est-à-dire deux travailleurs en moins, et un poids notable en plus! La matinée est belle et ensoleillée; le thermomètre à — 31 degrés seulement; les froids extrêmes paraissent enfin terminés, nous tournons une nouvelle page.

Nos gens sont résignés à leurs besicles et ne les ôtent plus jamais pendant la marche. J'ai eu le soin, du reste,

de disserter longuement devant eux sur les souffrances intolérables qu'entraîne l'ophthalmie des neiges, et la crainte est sans doute ici le commencement de la sagesse. Alfred Pearce a eu l'un des doigts sérieusement pincé, mais on a pu rétablir la circulation; sa main est encore douloureuse quoiqu'elle ne coure plus de danger. L'étape d'aujourd'hui est une seconde édition de celle d'hier : énormes masses de débris très compacts, pressés, étreints, entassés en monticules de toutes formes et s'élevant à vingt-cinq pieds de haut; ils ne nous livrent passage que devant les efforts de Parr et de ses infatigables cantonniers.

L'énergie et la persévérance accomplissent des merveilles! Nos hommes travaillent admirablement! Ma seule crainte est qu'ils n'excèdent leurs forces. Pauvres gens! nos étapes sont terriblement dures; et même aux haltes du goûter, nous sommes obligés de piétiner sans relâche autour du traîneau pour entretenir notre chaleur vitale. S'asseoir ou se coucher en plein air serait une grave imprudence. Le soir, on peut le croire, nous sommes exténués.

De temps en temps, on rencontre des floes plus élevés que leurs voisins : il faut alors monter de six à sept pieds sur l'arête d'un champ pour dégringoler d'autant quand il s'agit d'en descendre. Or ce n'est point chose aimable avec des traîneaux pesants et les canots qui en compliquent l'arrimage. La neige commence de tomber à trois heures de l'après-midi, et nous tient fidèlement compagnie.

18. — Toujours la vieille histoire pour les sacs à dormir. Le gel les rend semblables à des saumons de plomb; s'y insérer est positivement une épreuve; le froid est pourtant moins vif et le sommeil plus facile. Avant le départ du matin nous allégeons le grand traîneau par

une répartition plus équitable entre les véhicules. Peut-être en marcherons-nous mieux !

Les passe-montagnes de laine tricotée que nous a donnés l'ancienne souveraine de France sont d'excellents bonnets de nuit. Nos hommes les apprécient grandement.

L'étape d'aujourd'hui a été fort pénible en conséquence de la rugosité des floes et de la hauteur des neiges molles qui les recouvrent. Après le goûter nous franchissons de vrais champs paléocrystiques d'épaisseur gigantesque et parsemés de nombreuses collines arrondies formées de neigées bien vieilles probablement; quelques-unes s'élèvent à dix mètres du niveau général. A la traversée d'une de ces dunes, la *Victoria* chavire; par bonheur, on la retourne sans avarie au canot qu'elle porte et sur lequel notre pauvre Shirley en est quitte pour une légère secousse. On aperçoit vers l'ouest une grande baie qui fut nommée plus tard l'Inlet de Clements Markham. Dans la soirée une brise du S. E. s'élève, quelques moments avant que l'on dresse les tentes; chose étrange, le thermomètre descend presque aussitôt à — 31 degrés, et nous avons, par suite, à surveiller de près les doigts et les visages.

19. — Journée splendide. Nos sacs ont été plus habitables cette nuit. Le soleil d'hier a suffi pour en enlever presque toute l'humidité. Toutes les fois qu'il fait beau, nous suspendons aux agrès des embarcations, ou étendons sur le véhicule le vestiaire de rechange et les divers objets de literie; notre sommeil en est bien meilleur.

Après que nos gens ont durement peiné trois heures et demie pour n'avancer les trois traîneaux que de quatre cents mètres, je me décide à abandonner le grand canot. J'ai le cœur navré de voir ces pauvres diables se tuer ainsi. Toujours « un, deux, trois, haut ! » et pour quel résultat !

Je n'en donne pas l'ordre sans mûres délibérations, mais si la débâcle arrive parmi des glaces semblables à celles que nous affrontons maintenant, le plus petit suffira bien pour nous transporter d'un floe à un autre ; aussi, plaçant la grande embarcation dans un lieu très découvert, mât dressé et vergue hissée, nous prenons une série d'angles pour en déterminer le gisement et pouvoir la retrouver sans peine au voyage du retour. Une fois débarrassés de ce lourd cauchemar, on se remet gaiement en route, mais pour se retrouver bientôt au milieu d'un enchevêtrement interminable de chaînes neigeuses, élevées et irrégulières ; plus que jamais, la hauteur verticale de leurs arêtes nous rend difficile le passage d'un floe sur l'autre. Avant l'heure du bivouac, nous gagnons enfin un ruban de jeune glace qui serpente au milieu des hummocks et nous fournit une route où nous glissons allègrement, avec une vitesse que nous ne connaissions plus, neuf cents mètres en deux heures. On se rappelle sans doute que nous avons trois véhicules et qu'il faut, pour les haler successivement, parcourir cinq fois le même chemin !

Si nos malades pouvaient marcher, nous espérerions encore atteindre une assez haute latitude ! En abandonnant le bateau, nous nous sommes débarrassés de huit cents livres, mais j'estime que les invalides nous font exactement perdre ce que nous venons de gagner : ils ne traînent plus, et nous les traînons !

Le 20, légères averses de neige qui ne nous empêcheraient pas de marcher si le brouillard ne nous cachait le « terrain » à une longueur de véhicule. J'avais dans la poche un roman de Dickens, le *Magasin d'antiquités*, et je lis à haute voix pour distraire mes gens.

A deux heures, l'atmosphère se débarbouille quelque peu ; on se décide à pousser en avant malgré la brume.

Mais dans toutes les directions possibles, on n'aperçoit que hummocks; nos malheureux pionniers ont une tâche singulièrement ardue. A huit heures, le brouillard s'élève, nous sortons enfin de ce dédale et hissons les traîneaux sur un grand floe, après quoi l'on arrive à une belle traînée de jeune glace : quoique celle-ci nous donne une route comparativement facile, elle ne laisse pas de me causer de vives inquiétudes; je crains qu'elle n'annonce une rupture prématurée du pack, chose qui nous placerait dans une position fâcheuse. A dix heures et demie, nous campons, après une étape satisfaisante.

21. — Brise du nord aigre et piquante. Les glaces à peu près comme hier. Le thermomètre marque — 27 degrés seulement; mais depuis notre départ du navire nous n'avions autant souffert du froid : le vent nous « coupe en deux » et cause de nombreuses gelures superficielles. Thomas Simpson est assez gravement saisi à l'orteil; on s'en aperçoit à temps pour y porter remède. Nous avons beaucoup bataillé aujourd'hui contre d'innombrables fissures et craquelures du floe, traîtreusement dissimulées sous la neige. A chaque instant nous enfonçons dans les fondrières, ou tombons dans un trou. C'est miracle que nous n'ayons pas encore de membre cassé! Ces fêlures sont produites par le froid ou peut-être par l'énorme pression.

22. — Le vent a soufflé toute la nuit en rafales furieuses; il souffle encore ce matin, mais plus que les bourrasques, nous redoutons, par ces abominables froidures, une détention prolongée sous la tente; à tout hasard, marchons!

Mon cœur se serre à voir les efforts de nos pauvres tireurs, attelés à ces pesants traîneaux, pour protéger leurs visages contre cette bise terrible; mais ils prennent

leur mal en gaieté et plaisantent des « frisures » dont elle menace d'agrémenter leurs joues. Pendant quelques minutes, le soleil s'est mis à la fenêtre ; le brouillard qui se traîne lourdement sur la terre est bientôt venu le cacher. Les floes sont plus unis et beaucoup plus grands que ceux que nous avons vus jusqu'ici ; par contre la neige est profonde et le traînage éreintant. Un très petit nombre de hummocks en décore les abords. Ces champs paraissent s'être heurtés d'une façon un peu moins brutale, et soudés l'un à l'autre avant toute pression, ils ne sont pas frangés de cette bande de « blocaille » jusqu'ici notre terreur suprême. Un des floes d'aujourd'hui a bien trois kilomètres de long sur une dizaine de circonférence.

23. — Marche très lente. La neige molle et profonde nous est toujours en obstacle, et nous retrouvons, hélas ! les zones de hummocks : les terrassiers reprennent leurs outils. Le soir, on campe sur la lisière d'un champ devant un énorme rempart de glaces empilées. Dans l'après-midi, une brise soudaine du S. E. fait descendre le thermomètre à — 31 degrés. Nos malades ne vont pas mieux : quelques-uns des symptômes nous paraissent inexplicables.

24. — La plus grande partie du jour se passe à tailler une voie au milieu d'un vaste chaos de hummocks. Escaladant le plus élevé, je n'aperçois qu'une surface rugueuse de blocs massifs et informes. Dure et *froide* besogne pour les malheureux cantonniers qui ont à y ouvrir une route ! Ils ne peuvent plus travailler que par escouades successives.

Ici l'adresse est plus précieuse que la force : un ouvrier habile fait sauter un hummock en beaucoup moins de temps qu'un hercule, qui tapant à tort et à travers, dépenserait en vain sa force et sa vigueur.

Nous avons la satisfaction de franchir le quatre-vingt troisième degré de latitude; personne ne l'avait fait avant nous. On sait qu'en 1818, un acte du Parlement avait promis une récompense de 1000 livres sterling ou vingt-cinq mille francs à qui dépasserait ce parallèle, mais que cette mesure pour l'encouragement des découvertes polaires, fut rappelée dix ans plus tard, en 1828.

Le vent, tout désagréable qu'il est, nous sert du moins à quelque chose; comme il souffle du sud, il permet d'installer sur chaque traîneau une voile qui aide beaucoup au tirage.

25. — Journée superbe, mais froide. La bise vient de l'est et nous fait sentir sans cesse, et de la manière la plus fâcheuse, que nous avons un nez ou plutôt quelques débris de cet appendice. Nous convenons unanimement que cet organe est de trop, et qu'il faudrait le mettre de côté dans un voyage à traîneaux vers les froides limites du monde! La marche est un peu meilleure qu'hier; parfois même nous avons pu avancer les deux plus légers véhicules en même temps, chacun avec son équipe respective. La neige est toujours haute et de consistance presque pâteuse; elle s'attache aux patins des traîneaux et entrave ainsi nos progrès. Les rayons du soleil commencent à prendre une telle force que, cette après-midi, mon thermomètre, sous leur influence, s'est élevé de — 27 à — 19 degrés. A six heures du soir, j'ai vu une faible parhélie aux couleurs de l'arc-en-ciel. La fin de l'étape nous amène à une large muraille de hummocks où il faut pratiquer une brèche; ceux que nous avons rencontrés aujourd'hui sont arrondis et lisses au sommet et sur l'une des faces; l'autre est coupée à pic et haute d'une dizaine de mètres. Quelques-uns se dressent au centre même du champ et rappellent les grands floebergs échoués près de l'*Alerte*. Ce sont évidemment des por-

tions du pack lui-même, brisées et empilées par la pression irrésistible du reste de la banquise.

Le 26, la température monte à — 18 degrés. C'est la première fois depuis notre départ, que nous jouissons du goûter avec un plaisir sans mélange. Le jambon est enfin mangeable, et pour savourer notre gamelle de thé, nous étendons nos corps fatigués sur la neige molle, sans crainte de nous geler les orteils. La sensation de posséder réellement ses pieds est nouvelle et délicieuse.

Plusieurs d'entre nous ont de forts saignements de nez, qui proviennent sans doute de l'élévation de la température. La route n'est pas meilleure : toujours la même histoire ; dunes de névé et hummocks, hummocks et dunes de névé ! Le soir, nous dressons nos tentes à l'extrémité d'un vaste champ de glace : à l'est, à l'ouest, au nord, un infranchissable océan de hummocks s'étend aussi loin que porte le regard ; on dirait la « fin de toutes choses. » L'espoir de gagner un terrain plus favorable nous rendra du courage pour demain.

27. — Etape horrible ! Les cantonniers ne quittent pas leurs outils ; les traîneaux n'avancent qu'avec double équipe ; la marche est plus lente que jamais. Nos malades ne vont pas mieux, et voici que deux autres montrent les mêmes symptômes. Parr et moi commençons à être fort inquiets.

Autre malheur et très grand ! Les deux pelles cassent à la fois, à l'endroit où le manche s'introduit dans la douille ; on réussit pourtant à les rafistoler un peu. Que deviendrions-nous si le même accident arrivait à nos pioches ? Aujourd'hui j'ai dû retraverser treize fois, je dis *treize*, le même champ, dans la neige qui me montait aux genoux ! Ah ! que je l'ai maudit, ce vieux floe ! Mais, à quoi bon se fâcher !

La température est de — 16 degrés 2/3, c'est-à-dire

que pour la première fois elle dépasse, en plein air, le zéro du thermomètre Fahrenheit.

Cette nuit, dans ma tente, il a monté à + 0°,5 cent., aussi, malgré les fatigues de l'étape, nous avons pu, après souper, mettre la main à diverses besognes plus ou moins urgentes. Les uns raccommodent leurs bandoulières; d'autres sont tailleurs ou cordonniers; mon voisin reprise ses mitaines, un autre rapetasse ses bas avec un débris de couverture de laine; moi, je panse et bande les jambes éclopées, puis je fais la lecture à haute voix : je suis le seul à ne pas fumer. Qu'on pense à ce que doit être l'atmosphère de notre petite tente! Par bonheur, deux de mes gens n'aiment point le tabac : ils bourrent leurs pipes de ce mélange d'herbes sèches que certains médecins recommandent, et dont l'odeur aromatique mitige quelque peu le parfum du « caporal ».

La marche a été rude; toujours les hummocks et les névés! Nous avons même chaviré un traîneau, un traîneau avec son malade, mais sans résultat fâcheux; le brouillard nous empêchait de choisir la route : autour, en haut, en bas, partout la même teinte blafarde; nous ne savons si la caravane monte ou descend que lorsqu'une chute vient décider la question. Ce soir, à notre vif étonnement, nous avons reconnu sur la neige molle les traces récentes d'un lièvre; elles se dirigeaient vers le sud. La pauvre créature était évidemment très fatiguée; les pas se rapprochaient. Sans doute il a dû s'égarer sur le pack, car nous sommes à plus de trente kilomètres de la côte. Si nous avions eu le temps d'en suivre les empreintes, nous aurions certainement fini par le trouver mort ou mourant de faim contre quelque amas de glace.

29. — Flocs petits, hummocks énormes, neiges profondes, et de temps à autre, des rubans de jeune glace. La formation de celle-ci est encore un mystère pour moi :

peut-être, après la débâcle de l'été, la banquise sera-t-elle restée quelque temps immobile, ce qui aura permis à l'eau de mer de cristalliser entre les floes; une fois ces gigantesques colosses en marche, nulle glace d'une saison ne résisterait à la pression terrible du pack : elle serait infailliblement pulvérisée ! Hier soir, notre misérable cuisinier nous a donné thé et pemmican préparés à l'eau salée. Et jusqu'au repas du matin, inutile de compter étancher sa soif !

30. — Une fois installés sous la toile, voici que nous entendons le vent souffler en tempête; les nuages s'abaissent, la neige tombe sans rémission et cet état de choses dure encore : on ne distingue pas le floe à une longueur de traîneau; ce serait folie que de s'aventurer au milieu des hummocks. Nous nous consolons par la pensée que le repos nous sera bon et remontera peut-être nos infortunés malades.

CHAPITRE XXIII

LA LIMITE SEPTENTRIONALE DES DÉCOUVERTES HUMAINES

« Ici, dans ces neiges immaculées que nul mortel ne foula, nous marchons sur la mer sauvage, l'océan d'albâtre des neiges amoncelées ; nous en longeons les brisants, pareils à l'écume des vagues fouettées par la tempête et changées soudain en cristal. »

BYRON.

Le « beau mois de mai » nous est présenté par une journée superbe qui vient nous faire oublier les arrêts forcés de la veille. Le soleil a sur nous un effet merveilleux ; il relève et réconforte nos esprits et nous pousse à de nouveaux efforts pour conquérir cette latitude tant rêvée ! Malheureusement nos malades s'affaiblissent toujours et entravent de plus en plus nos progrès. Les symptômes s'aggravent. Notre effectif, si misérablement réduit, a bien du mal à tirer les traîneaux sur cette route hérissée de hummocks, criblée de fondrières de neige. Les « sapeurs et mineurs » ont à peine le temps de respirer ; les floes un peu étendus se font rares, et il faut, à grand labeur, se creuser une voie au travers de labyrinthes anfractueux que nous n'avons plus l'espérance de voir s'améliorer. Rien de sinistre comme ce paysage ! En dehors de notre petite caravane, aucun être vivant ne vient animer la scène ; ni forme, ni couleur, rien qui

repose la vue; la mer de glace déroule autour de nous ses solitudes sans bornes. Parfois la brume traîne lentement sur le pack son lugubre manteau et nous enveloppe de ses plis; peu à peu, ils glissent plus loin et laissent l'horizon s'illuminer d'une bande brillante.

Notre compagnie, assurait-on, ne courait pas le moindre risque d'être attaquée du scorbut; pourtant certains symptômes que nous ne saurions autrement expliquer et surtout la complète prostration des malades, me font réellement craindre que le fléau n'ait déjà marqué ses premières victimes. Parr et moi avons voulu écarter cette idée, mais il devient impossible de l'éloigner plus longtemps : nous en parlons seul à seul, car notre devoir impérieux est de taire ces inquiétudes aux hommes qui nous sont confiés. Il vaut mieux qu'ils ne soupçonnent même pas que la cause de leurs souffrances est bien la maladie si redoutée des vieux mariniers ! L'enflure des articulations et la lividité des chairs, des nausées insupportables et une faiblesse extrême, voilà les principaux avant-coureurs. Certes, la banquise polaire sur laquelle nous nous traînons n'est pas un adversaire à dédaigner, mais si nos craintes se réalisent, nous aurons à combattre un ennemi autrement formidable ! Je veux encore espérer que nos cinq malades étaient, de par leurs habitudes ou leur constitution, plus exposés à cette maladie, et que les autres en resteront indemnes.

On campe pour la nuit au milieu d'un fourré de hummocks après une des plus dures étapes que nous ayons affrontées. A quoi bon décrire pour la centième fois les glaces chaotiques, les névés profonds sur lesquels on n'avance que par secousses ! Moi qui avais compté que plus nous approcherions du Pôle, plus les floes deviendraient vastes et faciles ! Parfois s'ouvrent dans le champ de larges crevasses dissimulées sous la neige, où l'on ne

manque pas de choir, encore heureux d'en sortir sans fractures!

3 mai. — Le froid et la brume augmentent encore les épreuves accoutumées; souvent, il faut décharger le traîneau avant de le haler sur les dunes de neige molle qui barrent continuellement le passage. Notre tâche devient toujours plus rude et plus écœurante; le brouillard nous escorte avec obstination; et s'il est rarement assez dense pour nous forcer à faire halte, il n'en contribue pas moins à accroître nos fatigues.

4. — Tout se ligue contre nous: le temps, la neige, les glaces, le scorbut! Pourtant on lève les tentes. Huit cent cinquante mètres nous prennent trois heures et demie bien comptées; nous arrivons alors dans un tel labyrinthe de hummocks, la brume et la neige nous assiègent de telle façon, qu'il faut s'arrêter court! J'essaye de me persuader que cette halte sera bonne pour nos malheureux camarades: ceux mêmes qu'on porte sur les traîneaux sont las à mourir après ces cahotements et parfois ces dégringolades sur ces routes indescriptibles. Après le goûter, le temps s'élève un peu et nous pratiquons, au milieu de conglomérats de glaces informes, un chemin de douze ou treize cents mètres. Cette portion du pack semble composée de floes petits et innombrables: le plus grand mesure à peine cent mètres; la plupart des autres sont de dimensions beaucoup moindres; inutile de dire qu'ils sont entourés de masses de hummocks s'escaladant l'un l'autre à une hauteur de dix mètres, et sur une largeur de trente à quarante.

Un de ces hummocks se distingue des autres par une couleur gris sale qui provient de boue ou d'argile dont la ligne s'étend à quelque distance sur la paroi du floe et donne lieu de penser qu'il a dû racler le rivage ou être violemment poussé contre lui; nous en détachons quel-

ques miettes pour en remplir une fiole afin de les soumettre au microscope à notre retour à bord. Cela me semble être la preuve d'une débâcle périodique, sinon annuelle; ces floes, maintenant si loin de la côte, ont dû entrer en contact avec elle à une époque indéterminée mais qui ne saurait être fort ancienne, puisque le dégel des étés et les neigées de l'automne n'en ont pas encore oblitéré les traces.

Le brouillard est épais, épais comme une purée de fèves. Nous marchons sur la route qu'on a préparée hier, et pourtant ces douze cents mètres nous prennent quatre heures et demie ! La scène est désolée, froide, inhospitalière; nulle forme, nul contour, nulle couleur n'appelle les yeux; aucun bruit ne vient troubler la paix lugubre de la banquise. Shelley avait « vu » ce paysage, « ces déserts de vagues glacées que les tourmentes de neiges éternelles accumulent autour du Pôle, et où la matière n'ose végéter et vivre; l'hiver infatigable entoure la morne solitude d'une vaste ceinture de silence ».

Quelle douceur pour nous de détourner le regard d'un spectacle semblable pour le reposer sur notre petit campement et d'écouter les voix joyeuses de nos hommes; oublieux des fatigues et des souffrances du jour, ils rédigent entre eux la *Gazette de la mèche*, et se content leurs aventures dans les diverses parties du globe. A notre vive satisfaction, la température est à — 17 degrés, et pour la première fois depuis notre départ de l'*Alerte*, nous avons pu manger notre lard sans, au préalable, le dégeler dans le thé.

6. — Journée belle et claire; mais le repos d'hier n'a pas eu de bons résultats; les malades s'affaissent visiblement et ceux de nos hommes qui jusqu'à présent avaient conservé leurs forces, se plaignent de douleurs dans les membres et montrent ces tristes symptômes que

nous commençons à connaître trop bien. Quatre souffrent d'une ophthalmie heureusement assez légère; une lotion à l'acétate de plomb les soulage beaucoup. Jusqu'ici, grâce sans doute aux besicles dont nous sommes toujours affublés et qu'on ne quitte qu'au moment de s'enfourner dans les sacs, nous avons échappé à cette épreuve douloureuse et agaçante au possible.

Le matin à l'appareillage, le soir, pour l'installation du bivouac, les malades nous font perdre beaucoup de temps; ils sont absolument invalides; il faut les habiller et les déshabiller, il faut leur venir en aide pour les plus menus détails.

L'étape a été dure; elle finit par nous conduire à un formidable rempart de hummocks, entremêlés de débris de grands floes écrasés les uns contre les autres et recouverts de neiges épaisses. Nos progrès vers le nord sont de plus en plus insignifiants, mais nous sommes toujours soutenus par l'espoir que la mer anfractueuse sur laquelle nous nous traînons sera la fin de la mauvaise route; peut-être allons-nous trouver des champs larges et lisses où nous marcherons à grands pas. Je me demande si ces glaces abominables ne sont pas le résultat du choc de deux marées orientées diversement et dont la rencontre aurait produit ces terribles décombres.

On prépare les tentes pendant que les terrassiers s'occupent à la tranchée de demain; puis on se glisse dans les sacs, heureux à la pensée de quelques heures de bon sommeil; par malheur, la brise du S. E. fait descendre le thermomètre à — 24 degrés.

7. — Nous quittons le campement avec trois éclopés sur nos véhicules; au bout de quelques pas, nous constatons avec douleur que deux autres essayent en vain de boitiller après nous! Il faut donc pousser les trois traîneaux le plus loin possible, puis les ramener en arrière

à vide et charger nos nouveaux invalides! Le tiers de notre petite armée est maintenant hors de combat; chacun de ceux qui sont encore debout doit tirer d'autant plus, avec beaucoup moins de force qu'au départ. Les hummocks s'accumulent : de buttes ils se font collines; ils sont de plus en plus grands et les trous de neige de plus en plus profonds. Nous mesurons un des seuils de débris: il a treize mètres de hauteur verticale.

8. — Malgré toute notre répugnance nous sommes contraints de nous avouer que tous nos malades sont réellement atteints du scorbut. Je leur administre une dose quotidienne de jus de citron, tiré du petit viatique emporté du navire. Mais nous avons la plus grande peine à en liquéfier quelques gouttes : une des deux bouteilles, mise à cet effet près de la lampe du cuisinier, ne tarde pas à se fendre et à se briser; la nuit, je place entre mes jambes celle qui nous reste pour en dégeler une faible partie; tout cela fut en pure perte : les expériences ultérieures du docteur Coppinger à Polaris Bay, nous ont appris qu'avant de recouvrer la moindre vertu, le contenu du récipient doit être fondu en entier, puis agité soigneusement, toutes choses qu'on ne peut faire avant les chaudes températures de juin ou de juillet.

La perte d'appétit, la prostration extrême, aucun des symptômes du scorbut ne pourra s'amender avant qu'on ait mis les malades au régime de la viande et des légumes frais; je ne dois plus compter les voir épauler leurs bandoulières avant la fin du voyage. La journée est belle, je fais sortir les invalides pour les ensoleiller un peu, pendant que le reste de nos gens, pelles et pioches en main, pratique une tranchée au milieu des hummocks. Nous prenons double série d'observations magnétiques, des relèvements de latitude et de longitude, nous notons les variations du compas. On campe au milieu d'un

immense dédale de blocs de glace de toutes les hauteurs, de tous les volumes, depuis les tout petits fragments jusqu'aux colosses de plus de quarante pieds; quelques-uns ne sont qu'un conglomérat de débris; d'autres, vrais floebergs sans doute, sont plus volumineux quoique moins élevés.

Au pied de ces hummocks et par conséquent sur la seule voie où nous puissions tirer nos traîneaux, le névé s'est accumulé à une grande hauteur; le vent en a fait des dunes qui rendent notre marche encore plus difficile. Quand le gel s'est emparé de la cime de ces petites chaînes, on passe de la neige molle où l'on enfonce jusqu'à la ceinture, sur un bloc rude et glissant; mais si la glace n'est que superficielle, la croûte est juste assez dure pour « ne point » nous porter. Jugez des faux pas, des chutes, des dégringolades!

9. — Le temps est splendide : le thermomètre marque — 18 degrés. Impossible de rester oisifs par un si beau soleil. En marche!

Débarrassant deux traîneaux de la moitié de leur charge, nous y plaçons deux malades qu'on transporte jusqu'au bout de la route que Parr a ouverte hier. Là, on dresse une tente, on y couche les invalides et les véhicules retournent au campement pour recommencer la même manœuvre; de cette façon, nous avons fait douze cents mètres; mais le sentier était si tortueux, il a fallu le parcourir si souvent, que cette distance effective nous a coûté douze kilomètres de marche sur ces terribles neiges. Rawlings, Simpson et Ferbrache se plaignent de douleurs dans les membres; leurs jambes deviennent livides.

10. — Encore un kilomètre à peine! Il m'est si pénible de voir nos gens, à moitié exténués, user leurs dernières forces à gagner si peu de chemin, il m'est si dur d'assis-

ter sans pouvoir y porter remède aux souffrances des malades, que je décide, bien à contre cœur, que ce campement sera notre dernier vers le nord. Cinq hommes de notre petite troupe sont dans un état de prostration complète; quatre autres montrent de graves symptômes du funeste fléau; ce serait folie de poursuivre! Plus de la moitié des provisions est épuisée; il y a déjà trente-neuf jours que nous sommes partis, il ne nous reste de vivres que pour trente et un : le retour est pour nous une nécessité impérieuse. Dieu est témoin que nous avons fait notre devoir, et que la devise inscrite sur mon pavillon et qui me vient de mon ami et ancien commandant, le commodore A. H. Hoskins, a été noblement vérifiée :

« Tout ce qu'homme peut oser, je l'ose. »

Oui, nous avons osé! je dis *nous;* car la plus simple justice envers mes braves compagnons me fait remplacer ici le singulier par un pluriel. Notre insuccès ne procède point du manque d'énergie ou de persévérance. Mais quelle triste fin à tant de beaux rêves!

11. — Un complet repos de quarante-huit heures sera chose excellente pour nos malades et nous utiliserons ce temps pour des observations diverses. Après le déjeuner, nous élevons un piédestal de neige pour y placer le magnétomètre et mesurer la force magnétique et l'inclinaison de l'aiguille au moyen d'observations doubles. Je prends ensuite des relèvements pour fixer notre position par la latitude et la longitude, et pour les variations de la boussole.

On creuse un trou dans la jeune glace qui se trouve entre les hummocks, afin de constater la température de l'eau de mer au moyen d'un thermomètre de Casella dont nous nous étions munis tout exprès. En trois heures, on réussit à forer la plaque de glace; elle n'a ici qu'un mètre soixante-trois centimètres; à notre grand

étonnement, la sonde touche à 72 brasses ou cent trente mètres. Au moyen d'une drague improvisée on ramène des échantillons du fond, et on les renferme dans des fioles pour les rapporter au navire et les étudier au microscope.

Pour mettre nos naturalistes en possession des formes animales qui peuvent exister dans ces latitudes, on descend dans le trou un sac à pain, garni, en guise d'appât, des raclures de la marmite et de débris de pemmican, et on ne le retire que plusieurs heures après ; il est alors littéralement grouillant de petits crustacés (1) et de foraminifères que nous conserverons de notre mieux pour le capitaine Feilden. Au moyen du thermomètre, nous prenons une série de températures échelonnées par dix brasses de profondeur, tandis qu'on étudie la densité spécifique de l'eau de surface.

L'action des marées est visible, mais nos ressources ne nous permettent pas de mesurer l'écart entre le flot et le jusant. En somme, nos heures furent utilement employées.

Le 12, sera toute leur vie, une date mémorable pour ceux qui faisaient partie de notre petite caravane, car ce jour-là nous eûmes l'honneur et le légitime orgueil de planter le drapeau britannique au point le plus septentrional qu'ait atteint une créature civilisée, et sans doute, une créature humaine. Nous voulions arriver au moins à quatre cents milles du pôle Nord ; aussi, au nombre de dix, nous mettons-nous en route après le déjeuner avec le sextant, l'horizon artificiel, les ban-

1. *Anonyx nugax*, un beau spécimen mâle, et d'autres plus petits. Le plus grand échantillon a $0^m,0375$ de longueur. Cette espèce est la plus commune et la plus largement distribuée des amphipodes du nord. Le capitaine Phipps l'a découverte en 1874 ; on les trouve sur les rives de l'Amérique polaire, dans la mer Blanche, sur les côtes du Groënland, de l'Islande, de la Norwège, du Spitzberg et dans la mer d'Okhotsk.

Au point le plus rapproché du Pôle. (Page 263.)

nières et banderoles des deux compagnies. Deux hommes valides restent à la garde des cinq malades que nous laissons sous les tentes, installés aussi « confortablement » que possible.

La marche est difficile ; tantôt nous enfonçons jusqu'à la ceinture dans les amas de neige, tantôt nous trébuchons au milieu des hummocks. Avec nos faibles fardeaux, nous mettons deux heures à faire dix-huit cents mètres.

A midi moins vingt on fait halte, l'horizon artificiel est placé, et bientôt nos couleurs flottent à la brise. Au moment où le soleil passe au méridien, nous obtenons une bonne altitude établissant notre position à trois cent quatre-vingt-dix-neuf milles et demi, soit sept cent quarante kilomètres du pôle Nord. A peine proclamions-nous cette glorieuse latitude, que de noirs nuages couvrent le ciel, et la neige tombe en épaisses ondées... mais notre relèvement était fait ! On pousse les trois hourrahs de rigueur, plus un quatrième en l'honneur de notre capitaine, et l'assistance tout entière entonne le « vieux drapeau de la vieille Angleterre » ; vient ensuite le « grand choral Paléocrystique » et en loyaux sujets, nous terminons par le « God save the queen ! »

Je ne me sens pas capable de décrire le paysage qui nous entoure. Rien ne le peindra mieux que les vers de Coleridge dans son « Vieux marinier » :

> Ici les glaces, et là les glaces,
> Les glaces tout autour.

Et cependant, malgré cette scène lugubre, désolée, misérable, la joie, le bonheur, la gaieté bruyante, régnaient parmi nous dans cet abominable coin de l'empire de l'hiver. La fierté que nous ressentions d'être arrivés où nul homme n'avait encore porté ses pas y était bien

pour quelque chose. Retournant au bivouac, nous vîmes que les malades, dominant leur abattement et leurs souffrances, participaient à l'entrain général. Ils savaient que la marche vers le nord était terminée, que chaque jour les rapprocherait du navire où ils trouveraient sans doute la guérison.

Le soir, on débouche un flacon de whiskey donné par le doyen de Dundee, à la condition expresse de ne l'ouvrir qu'à la plus haute latitude possible, et chacun boit son verre de grog ; un lièvre tué par le docteur Moss trois jours après notre départ du navire et partagé équitablement entre les deux tentes, nous fournit un civet délicieux. Jamais os ne furent si consciencieusement nettoyés ; un chien aurait fait maigre chère avec les reliefs du repas! On porte des toasts aux absents et la fête se termine par des chansons auxquelles prennent part les malades eux-mêmes. Tous sont heureux.

CHAPITRE XXIV

LE RETOUR AU NAVIRE

> « Cuydez-vous pas aysée à endurer la briefve peine apportant délectation longue et faisant l'aame gésir en plaisant soulas? Moult sont à nostre gré le dormir après labeur rude, le port après tempestueuse mer, la paix après batailles; voire, le mourir après vie! »
>
> SPENSER, *La reine des fées.*

Le 13, à trois heures, nous sommes sur le chemin du sud; un seul et même but nous anime : regagner le navire aussitôt que possible. Avant le départ, j'ai eu soin de déposer, l'une dans la glace du floe, l'autre sur le sommet d'un hummock, deux boîtes de fer-blanc qui renferment des notes portant notre longitude et latitude et quelques détails sur l'état de la compagnie. Si on les retrouve jamais, ce sera un document très précieux pour l'étude des marées dans ces lointaines régions.

Inutile de décrire jour par jour les étapes de notre lugubre pèlerinage; nos forces diminuent peu à peu. Les uns après les autres, nous commençons à nous sentir étreints dans les griffes du fléau; et cependant les hommes traînent bravement nos malheureux invalides, en dépit des douleurs qui torturent leurs membres tuméfiés. Déjà saisis par la terrible maladie, ils essayent

d'oublier leurs souffrances dans leurs nobles efforts pour secourir ceux qu'elle a tout à fait abattus, et se dévouent aux fonctions d'infirmiers avec une douceur et une patience qui seraient l'honneur de bien des femmes.

Encore et plus que jamais, nous devons avancer par « double équipe », traîneau après traîneau ; bien heureux sommes-nous de pouvoir utiliser la route déblayée pendant la première moitié du voyage. Par la brume et les averses de neige qui nous tiennent assidûment compagnie, nos yeux s'usent à la tâche de chercher l'ancienne voie ; pourtant il faut la suivre : s'égarer sur le floe serait sérieusement compromettre nos chances de revoir le navire. Autant que possible, nous marchons de six heures du soir à six heures du matin, afin d'avoir le soleil derrière nous et de dormir pendant la chaleur. Vers la fin de mai, l'air extérieur se maintient encore au-dessous de zéro, mais les rayons solaires ont tant de force que, dans les tentes, le thermomètre montait à 20 ou 25 degrés, température presque insupportable. Les morsures du froid sont avec les choses du passé.

Donc, en dépit du floe, des hummocks, de la neige et de la brume, on marche bravement ; le vent a beau s'élever, les grains ont beau souffler avec furie, ils ne peuvent nous contraindre à faire halte ! Coûte que coûte, il faut arriver.

A mesure que le fléau prend le dessus, l'appétit d'un chacun diminue d'une manière alarmante : nos gens mangent par obéissance. Au commencement, notre livre quotidienne de pemmican était bien légère à nos estomacs respectifs ; elle forme aujourd'hui la ration entière de la tente ; parfois on ne réussit point à l'achever.

Les questions de pot-au-feu ne sont plus à l'ordre du jour. Pendant la première partie du voyage, les conversations ne tarissaient pas sur le bifteck aux petits oignons,

les côtelettes aux pommes de terre nouvelles, les diverses sortes de bière ; personne n'y songe à présent ; nous n'avons plus faim ; par contre, une soif inextinguible nous tourmente, qu'on ne peut soulager qu'au repas, ou bien lorsque la température est assez élevée pour qu'il n'y ait plus de danger à mettre de glaçons dans la bouche.

Les douleurs aux membres, les nuits sans sommeil sont nos plus grandes épreuves ; mais quel confort de fourrer ses pieds dans une chaussure sèche, de s'étendre sous une couverture qui, dans la journée, a pu absorber les chauds rayons du soleil. Le matin, quelle satisfaction de retrouver notre literie souple et moelleuse ! bien loin d'être gelée comme devant, elle ne paraît même plus humide.

Le 17, nous relevons encore des empreintes de lièvre à quarante kilomètres de la côte. Les pas sont rapprochés ; la petite créature était sans doute bien fatiguée. Quelque indistinctes que soient les traces, elles semblent se diriger vers le nord.

Malgré l'énervante lenteur de notre marche, nous apercevons la côte pendant les rares embellies et voyons diminuer peu à peu la distance qui nous en sépare. Le « vieux Joe », comme nos gens se permettent de nommer irrévérencieusement le cap Joseph Henry, se dresse toujours plus grand et plus noir sur l'horizon lointain.

Le 18, on remarque, pour la première fois, de petits glaçons sur le pourtour des hummocks. C'est un signe certain de la force croissante du calorique ; mais le jour même et le lendemain on constate aussi, chose grave, que le pack menace de se rompre. Une fissure dans la jeune glace s'est considérablement accrue depuis notre passage en avril : de petits hummocks, tout battant neufs, sont le produit indiscutable de la rencontre de deux floes. Ce choc peut provenir simplement de l'action des marées,

il n'en est pas moins un avertissement d'avoir à vider la banquise aussi vite que possible.

Le 20, les flocons de neige commencent à se fondre sur nos habits ou sur toute autre substance de couleur foncée; ils sont formés de superbes efflorescences en forme d'étoiles. On passe près d'un hummock dont la glace, quoique d'un seul morceau, est de deux teintes différentes, bleu foncé et jaune pâle. Nous en cassons des fragments pour en étudier la pesanteur spécifique et les rapporter au navire afin de les analyser. Cette décoloration est due sans doute à la présence de nombreux infusoires. Les hummocks perdent peu à peu leur manteau de givre; la douceur de la température leur enlève cette analogie avec de gigantesques gâteaux de mariée.

Nous évitons toujours avec le même soin de parler du scorbut, mais nos hommes commencent à se douter de la nature de leurs souffrances. Ils se disent, en riant, atteints du « mal de Saint-Joseph Henry »; leur boitement, ils l'appellent « clocher à la Marco Polo »; ils déclarent qu'à leur retour au pays, ils proposeront cette façon de marcher aux rois et aux reines de la mode...

Mais leur courage est invincible, et rien n'abat leur énergie; nos ordres sont exécutés avec tout l'entrain, avec toute la célérité que permet la faiblesse croissante des travailleurs.

Sir Léopold Mac Clintock, dans le récit d'un de ses voyages à traîneaux, parle des feuilles de thé comme d'un « légume » excellent : au goûter et au souper, nous ne manquons jamais de mettre précieusement à part le fond de la bouilloire; on le dévore en suite avec respect, mais, pour mon compte, je n'ose me vanter d'une grande foi dans l'efficacité de ce prophylactique.

La diminution du poids des véhicules ne paraît point

correspondre à ce qu'en devrait soustraire la consommation des vivres, si petite soit-elle. Tout au contraire, les traîneaux nous semblent plus lourds! La faute en est-elle aux neiges molles et profondes, ou plutôt à notre fatigue extrême, je ne sais, mais nous « peinons » très dur et pour de si piètres résultats! Chaque pas nous est une souffrance, le moindre labeur exige un effort toujours plus grand, j'ai le cœur ému de voir cette lutte héroïque, sans plaintes, sans murmures! Ils savent que regagner bientôt le navire est une question de vie ou de mort.

24. — Anniversaire du jour de naissance de la reine, on déploie bannières et pavillons pendant la courte halte du goûter et la santé de Sa Majesté est bue par les plus septentrionaux et non les moins fidèles de ses sujets. En fait de bonnes jambes, la caravane en possède maintenant neuf bien comptées. Et cependant les « morfondus », comme on les appelle pour rire, continuent à épauler leurs bandoulières : s'ils n'aident plus au traîneau, du moins, soutenus par les courroies, marchent-ils du même pas que nous.

Le 25, on retraverse le quatre-vingt-troisième parallèle. La température, comparativement élevée, fait de la neige une espèce de boue visqueuse : elle se fige autour de nos chaussures et des patins des traîneaux dont le tirage devient encore plus difficile.

Le 27, l'état de notre compagnie m'inspire de vives craintes. Si nous voulons arriver à la côte, il faut alléger considérablement les traîneaux et faire des étapes plus longues; cinq de nos hommes sont déjà couchés sur nos transports; cinq autres, à peine moins malades, persistent noblement à claudiquer à l'arrière-garde; du reste, ils en ont le temps, puisque les trois véhicules doivent être traînés l'un après l'autre; trois de nos derniers travailleurs montrent les prodromes du scorbut! Parr et

moi, John Radmore, second charpentier et un matelot, W. Maskel, sommes les seuls qui tenions encore.

Dans ces conditions, je me décide, non sans de longues, de tristes, d'anxieuses réflexions, à abandonner notre second bateau. De deux maux, il faut choisir le moindre! Si le pack doit se rompre, et divers symptômes le présagent, nous serons perdus si nous n'avons pas de canot pour passer de floe en floe; mais si nous continuons à le traîner, mon équipage est tellement exténué que nous n'atteindrons pas la rive avant d'avoir épuisé nos provisions, et dans ce cas, il faudra mourir de faim. Notre devoir est d'arriver au plus vite à l'*Alerte*, pour sauver, s'il se peut, nos malades. Et d'ailleurs la contagion s'étend; de jour en jour nous sommes plus bas! Silencieusement, nous invoquons le Dieu tout puissant et tout bon; à Lui de nous sauver, à Lui de nous donner la force de conduire en lieu sûr nos malheureux camarades! On place dans le canot une courte notice sur notre situation présente et le relevé de la longitude et de la latitude où nous sommes forcés de le laisser.

Le 28, nous voyons un bruant des neiges voltiger sur les hummocks en poussant son pépiement joyeux, suave musique pour des hommes qui n'avaient pas entendu d'oiseau depuis si longtemps! Depuis plus de neuf mois on n'avait pas vu ces « fleurs ailées »; nos malades les plus abattus eux-mêmes demandèrent qu'on les soulevât dans leur traîneau et qu'on leur découvrît le visage afin d'admirer et d'écouter le petit ami venu de si loin pour nous fêter. Nous le suivîmes du regard pendant qu'il regagnait à tire d'ailes la côte vers laquelle nous nous traînions avec tant de lenteur.

Le 29, au goûter, nous déployons toutes nos couleurs pour célébrer l'anniversaire de notre départ d'Europe. Quelle triste comparaison à un an de distance, entre

alors et aujourd'hui! Le soir, nous dressons nos tentes contre le grand bateau que nous avons retrouvé exactement dans le même état, la vergue hissée et le mât debout, comme une sombre sentinelle surveillant les déserts de neige.

Le 31, sur un ruban de jeune glace, entre deux floes épais, un des traîneaux tombe dans une fissure, et nous sauvons tout juste de la noyade l'invalide qu'il porte. Décidément le pack se rompt; il faut gagner le rivage à tout prix. La neige et le givre se fondent sur nos vêtements et ajoutent l'humidité aux misères de la situation.

Le 1er juin, la température monte à 1 ou 2 degrés au-dessus de zéro. La neige de surface n'est plus qu'une boue pâteuse; nos chaussures sont trempées, nos pieds dans l'eau; nous ne sommes plus que six aux courroies, et encore!

Le 2, la brume qui nous accompagne avec tant de persistance, réussit à chasser le soleil, nous perdons décidément la piste. Jusqu'à présent, nous avions presque toujours utilisé la route ouverte à grand labeur pendant notre voyage d'aller; toutes nos recherches pour la retrouver restent sans résultat, il faut en revenir au travail écrasant de pratiquer un passage. Enfin, le 5, à notre indicible joie, nous plantons notre tente en terre ferme après ces deux grands mois passés à errer sur le pack. Notre imagination est vivement excitée par la vue d'empreintes de pas, de traces récentes de patins; nos amis doivent être là! le secours approche! Hélas! en arrivant au dépôt du cap Joseph Henry nous trouvons une lettre du capitaine Nares; venu l'avant-veille avec un traîneau, il était déjà reparti pour le navire. Ce fut un coup terrible : à quoi bon les vivres, c'est de l'aide qu'il nous faut! Nous apprenions en outre que le scorbut

avait fait son apparition sur l'*Alerte* et que le pauvre Petersen était mort le 14 mai.

Trois lièvres obligeamment « cachés » pour nous dans une crevasse de la rive, nous fournirent pendant une couple de jours d'excellents repas auxquels nous fîmes ample justice, moins pour l'excellence de leur chair et le plaisir de changer de pitance, que comme remède contre le scorbut. Autour du dépôt, parfaitement intact néanmoins, on voyait les traces d'un loup; la nuit, nous entendions ses hurlements plaintifs.

Nous prenons des vivres en très petite quantité : nous mangeons si peu maintenant! Nos gens sont à bout. Je calcule qu'au train dont nous allons, il faudra trois longues semaines pour atteindre le navire dont nous ne sommes pourtant qu'à soixante-cinq kilomètres! Or les plus vigoureux d'entre nous sont à peine capables de tirer trois jours encore sur les cordes des traîneaux. Aussi, ce soir même, dans une conférence avec Parr, nous décidons que si le temps se met au beau, l'un de nous partira demain matin pour l'*Alerte :* nous n'avons plus qu'une seule chance de sauver nos malades, c'est d'appeler au secours le plus vite possible. Notre ami s'offre pour accomplir cette mission périlleuse, cette marche longue et solitaire dans le désert des glaces; il entreprend noblement de la mener à bien; aucun n'est maintenant assez vigoureux pour lui disputer cet honneur. Avec quelle anxiété poignante nous lui faisons nos adieux! Bientôt il disparaît derrière les innombrables hummocks; il est « seul, sur l'étendue sans bornes; nul » signe de vie que la trace du loup et de l'ours, nul bruit » que la morne rafale, et la neige qui crépite sous ses » pas ».

C'est chose grave pour nous que le départ de notre plus fort « collier », mais l'idée que notre camarade est

en route pour nous chercher assistance, remonte merveilleusement les travailleurs ; l'espoir nous rend quelque énergie.

Hier, à notre grande surprise, nous apercevons un chien errant au milieu des hummocks. C'est une de nos bêtes, c'est Flo! On s'empresse de l'appeler; elle est d'abord très farouche, mais la faim nous vient en aide; on lui jette du pemmican qu'elle dévore avec voracité. La pauvrette est terriblement maigre; elle aura été dételée pendant quelque crise ou se sera échappée d'un des traîneaux qui ont visité le voisinage; elle se joint à notre arrière-garde et boitille avec nos invalides dans le sillage des véhicules.

8. — Le deuil est au camp; l'un de nous a répondu au suprême appel : « son esprit retourne à Dieu qui l'a donné ; il se repose de ses travaux ». La fin a été tranquille, il a eu sa connaissance presque jusqu'au bout. Que doivent penser nos pauvres patients dont beaucoup, hier encore, se regardaient comme plus malades que Porter?

C'est une triste « conduite » que celle que nous faisons à notre malheureux camarade ! Son corps, recouvert du drapeau national, est porté à la tombe ouverte dans la terre glacée sur le traîneau que pendant plusieurs semaines il avait aidé à tirer; les larmes coulaient sur les figures ridées par la fatigue et hâlées par le froid et la fumée, et le cœur trop plein pour prononcer une parole, ses compagnons l'ont étendu dans sa dernière et lugubre couche.

Une croix grossière, formée des matériaux que nous fournit notre équipement et portant une courte inscription, marque l'endroit solitaire où, dans ce désert que nul pied humain ne foulera peut-être désormais, notre camarade dort du sommeil que rien ne trouble plus.

Qu'est-ce donc que ces jours pour valoir qu'on les pleure,
Un soleil, un soleil, une heure et puis une heure,
Celle qui vient ressemble à celle qui s'enfuit.
Ce qu'une nous apporte, une autre nous l'enlève,
Travail, repos, douleur et quelquefois un rêve.
Voilà le jour, puis vient la nuit!

La cérémonie terminée, on s'empresse de se remettre en marche pour quitter un lieu que nos souvenirs nous montreront toujours si lugubre! La journée est morne comme nos pensées. Pour la première fois, le découragement nous a gagnés.

Tous et chacun nous sentons de plus en plus que pour être encore efficace, le secours ne doit pas tarder; nos yeux sont anxieusement tournés vers le sud dans la faible espérance de voir arriver l'aide sans laquelle nous allons périr. Notre faiblesse, notre impuissance s'accroît d'heure en heure; pour quelques-uns d'entre nous, la catastrophe du matin va peut-être se renouveler. Le corps rendu de fatigue, les lèvres muettes, on se traîne sur la route interminable.

Les hommes ne peuvent plus manger le pemmican quotidien, leurs gencives sont trop enflammées; du reste, notre estomac le repousse; nous essayons d'un nouveau plat, des conserves de pomme de terre cuites avec du lard; le goût ressemble fort à celui que doit avoir l'amidon; n'importe, cela change, et chacun de nous réussit à en avaler deux tiers de gamelle.

Le 9, au matin, un arc-en-ciel, spectacle très rare dans ces régions, vient nous distraire de nos souffrances; peu après, pendant la marche, on aperçoit un point sombre grandissant au milieu des hummocks. Ce ne peut être qu'une illusion d'optique, il est impossible que l'*Alerte* nous envoie déjà sa réponse! Et le cœur serré d'une anxiété terrible, nous attachons nos yeux sur l'objet

signalé : il approche ; une salve de hourrahs met un terme à notre mortelle angoisse : c'est un traîneau à chiens, monté par trois hommes. A leur cri, je ne sais quel gémissement réussit à sortir de nos poitrines endolories. May et Moss se jettent à bas du véhicule, ils accourent vers nous. Je ne veux point décrire les sentiments qui nous agitaient pendant que nous serrions les mains de ces braves amis : dès que Parr leur avait appris notre détresse, ils s'étaient élancés à la rescousse. Les plus malades se relèvent merveilleusement ; ils oublient leurs douleurs et se rient des épreuves passées ; les questions, les réponses, les exclamations se croisent de toutes parts. Notre bonheur est encore augmenté quand nous apprenons que le capitaine et presque tous les officiers, à la tête d'un convoi de ravitaillement, les suivent à l'arrière-garde ; nous les retrouverons sans doute demain ! Je donne l'ordre de faire halte ; la batterie de cuisine est dépaquetée en un clin d'œil, l'eau fondue, et Moss partage entre nous une gamelle d'eau de citron comme préparatif au mouton qui mijote déjà dans la marmite.

On dresse les tentes et le docteur examine minutieusement chacun des membres de notre petite troupe. Sa conclusion n'est pas réjouissante ; nous sommes tous atteints, quelques-uns même très gravement. Mais la présence du médecin nous rassure, et agit déjà comme un puissant antiscorbutique.

Le 10, le capitaine et nos autres amis nous rejoignent sur la route, et, grâce à leur assistance, nous arrivons à l'*Alerte* le 14 au matin, soixante-douze jours après que nous avions quitté le navire.

Quel contraste entre le départ et le retour ! Entre cette froide mais superbe journée d'avril, où brûlant d'enthousiasme, et sûre du succès, notre compagnie s'ébranlait, toute composée d'hommes forts, énergiques, résolus, et

l'aube grise par laquelle nous remontions à bord! Sur les quinze braves qu'on m'avait confiés, l'un dormait dans sa tombe polaire; onze avaient dû les uns après les autres se coucher sur les traîneaux auxquels s'étaient attelés nos camarades de l'équipe de secours; trois seulement, Radmore, Jolliffe et Maskel avaient réussi à marcher jusqu'au bout. A peine si ces « héros » pouvaient soulever leurs membres; leur indomptable énergie les soutint, mais arrivés à bord, ils durent, comme leurs compagnons, aller prendre place à l'infirmerie.

Cette calamité fut d'autant plus triste qu'elle était inattendue et sans précédent aucun dans l'histoire des voyages avec traîneaux. Je n'ai pas besoin de décrire la chaude réception qui nous attendait à bord : avant de remonter sur l'*Alerte*, le capitaine Nares commanda trois hourrahs en l'honneur de notre parti, puis offrit une prière d'actions de grâces au Dieu qui nous avait préservés au milieu de tant de périls, et épargnait de plus grandes infortunes à notre malheureuse division.

CHAPITRE XXV

LE RETOUR DES AUTRES VOYAGEURS

« L'hiver est passé ; la terre a quitté ses robes de neige ; le gel oublie de semer ses diamants sur l'herbe et ne recouvre plus d'une lame de glace le lac d'argent et le ruisseau clair ; le soleil réchauffe la terre engourdie. »

CAREW.

La chaude réception qui nous attendait à l'*Alerte*, l'ineffable plaisir d'un bain chaud, le souper au champagne que le docteur permit aux moins accablés, firent de nous des êtres superlativement heureux. Et ce qui augmentait notre bonheur, c'est que nous savions nos malades confiés à des soins intelligents et tendres ; toute responsabilité à leur sujet avait cessé pour nous. Oubliant nos travaux, nos anxiétés, nos douleurs, nous aurions pris le voyage pour un mauvais rêve, sans les lits de souffrances qui s'alignaient sur le premier pont et les hamacs suspendus aux parois extérieures du carré.

Tous ces malades faisaient partie d'une troupe d'hommes si sains, si solides au départ, qu'on n'en saurait imaginer une qui la dépassât en vigueur. Et ce n'étaient seulement ces braves menés si loin par moi qui avaient vu le scorbut fondre sur eux, mais aussi ceux qui ne s'étaient absentés que pour de courtes excursions ou n'avaient

quitté le navire que deux ou trois jours ou même point du tout! Évidemment l'origine du fléau ne résidait pas dans quelque circonstance du voyage lui-même.

Les germes doivent en avoir été semés pendant les cinq mois ou peu s'en faut, que le soleil était resté au-dessous de l'horizon de nos quartiers d'hiver. La viande fraîche, la nourriture végétale sont nécessaires à la santé; privés de l'une et de l'autre, nous étions exposés au scorbut. A ce point de vue, les diverses expéditions arctiques se trouvaient sous le coup de cette maladie. Mais nulle comme la nôtre n'a souffert des autres causes prédisposantes : absence de soleil, longue obscurité, froids intenses, humidité, mauvaise ventilation, ou plutôt, nulle n'y a été soumise aussi longtemps. C'est pour cela que nos devanciers ont évité l'épidémie qui nous a été si funeste.

En résumé, c'est la différence de latitude qui a tout fait : notre installation d'hiver, notre régime à bord et en voyage, étaient les mêmes que pour nos prédécesseurs. Le jus de citron, quoique très utile pour retarder la manifestation du scorbut et le guérir ensuite, ne peut en éloigner indéfiniment l'arrivée, toutes autres circonstances restant défavorables. Quelques-uns, je l'ai dit, ont été atteints qui n'avaient pas quitté le navire et qui, par conséquent, prenaient quotidiennement des doses de ce prophylactique tant vanté; d'autres furent attaqués pendant des voyages entrepris à une époque de la saison où le jus de citron ne gèle plus et par conséquent fait partie du régime journalier des explorateurs.

Dans l'avenir, toute expédition qui devra hiverner vers le 82e degré, sera tenue d'imaginer des précautions nouvelles contre l'invasion du scorbut.

Le 16, le capitaine annonça publiquement que, vu l'état sanitaire de son équipage, il s'occuperait, au retour

de la seconde division, de rejoindre la *Découverte* aussitôt que possible, pour expédier ce navire en Angleterre avec tous les malades et ceux qu'un examen médical rigoureux déclarerait impropres à passer un second hiver au nord du détroit de Smith; l'*Alerte* resterait à Port Foulke d'où, le printemps suivant, elle enverrait des compagnies d'exploration au fiord ou golfe de Hayes et dans les terres avoisinantes. Le capitaine choisissait cette station à cause de l'abondance de vie animale, des rennes surtout, qu'on dit assez communs dans ces parages. Il espérait sortir assez tôt des glaces pour exécuter ces projets.

Cette résolution était fort sage : la plupart de nos scorbutiques n'auraient pu supporter un autre hivernage dans ces froides régions. L'idée de revoir bientôt le pays agit comme un puissant remède, même et surtout sur les plus malades, et aida mieux à leur guérison que les médecines les plus savamment composées de notre excellent docteur.

L'absence prolongée d'Aldrich commençait à nous causer de sérieuses inquiétudes : après tout ce qu'avait souffert ma division, nous ne pouvions attendre que la sienne eût marché sur un lit de roses; cependant on espérait encore que son sort serait moins fâcheux. Elle avait à suivre la côte, et nous comptions que de temps à autre, nos amis réussiraient à se procurer des lièvres, des oies, peut-être même des bœufs musqués.

Le 18, quatre jours après notre rapatriement, May, avec trois hommes et un traîneau attelé de nos six derniers chiens, quitta le navire, avec l'ordre de marcher à la rencontre d'Aldrich et, le cas échéant, de lui donner secours et assistance. Que les heures nous paraissaient longues! Combien de fois gravîmes-nous la colline du Guet dans l'espérance d'apercevoir les pèlerins! Nous ne

pouvions plus nous dissimuler qu'ils devaient se trouver dans une position très critique. Leurs provisions étaient sans doute presque épuisées. La température avait déjà atteint 0 centigrade; parfois elle montait au-dessus; la neige de surface commençait à se fondre, le traînage devenait une tâche affreusement pénible.

Le 21, le soleil arrive à sa plus extrême déclinaison nord; désormais chaque jour nous rapprochera de l'hiver. Sous peine d'être emprisonnés pour une année encore, il faut se libérer des glaces; mais, pour ce faire, tout notre effectif doit se trouver à bord; aucun travailleur ne sera de trop pour préparer le navire et exécuter les opérations nécessitées par notre départ de Floeberg Beach.

La neige disparaît rapidement des collines septentrionales, sans doute par suite de leur exposition au midi, car dans notre voisinage immédiat, elle semble aussi profonde que jamais. A la fin de mai, les hautes terres de la région étaient parfaitement nettoyées, mais les ondées de neige qui augmentèrent dans une si notable proportion les misères de notre voyage de retour, n'avaient pas tardé à tout recouvrir sous leurs flocons.

De petites flaques se montrent près du navire; des signes nombreux annoncent la prochaine disruption de la banquise. Le 23, quelques canards à tête grise, des hirondelles de mer, des stercoraires volent sur le rivage; on réussit à tuer deux de ces derniers oiseaux; leurs peaux grossissent notre collection, leur chair est réservée aux malades.

Le dimanche 25, immédiatement après le service religieux, on retourne à la colline du Guet, d'où, à notre indicible joie, nous apercevons nos amis se traînant au milieu des hummocks. Je m'élance vers le navire pour annoncer la bonne nouvelle; on se hâte d'organiser une compagnie de secours, et à minuit, nous avions la satis-

faction de les recevoir à bord. C'est la même histoire que la nôtre, tous sont en proie au scorbut; seuls, Aldrich et deux hommes ont marché jusqu'au navire; encore l'un d'entre eux doit-il s'aliter pour de longues semaines.

Leur absence avait duré quatre-vingt-quatre jours qu'ils employèrent à explorer deux cent vingt milles de côtes inconnues. May les retrouva près du cap Joseph Henry non loin de l'endroit où nous l'avions vu arriver à notre secours. Ils tiraient quand même, mais ils étaient à bout et l'aide ne pouvait venir dans un moment plus opportun. L'entrain de notre ami, sa gaieté, son assistance infatigable leur permirent de gagner l'*Alerte* sans avoir perdu un seul homme. Quel bonheur maintenant de savoir les voyageurs au port! Certes, nous avions bien souffert sur les glaces, mais l'anxiété de ceux qui nous attendaient devait rendre leur sort à peine plus enviable!

Notre bon navire ressemble à un baraquement d'infirmerie. L'autorité est, pour ainsi dire, passée entre les mains des officiers de santé : tous ceux qui ne sont pas étendus dans les cadres vont et viennent sous leurs ordres comme gardes-malades, cuisiniers, messagers. Un repos complet, des soins assidus, voilà les meilleurs remèdes. Spenser avait vu ou rêvé une scène semblable :

« Atant esbaudirent cils les sieus membres recréüs en doulx déduict et réfectionnèrent le corps par un repast qui tant lui faisoit besoing. »

Nos médecins les soignent sans se lasser, et le mieux qui ne tarde pas à se produire dans notre hôpital est, en grande partie, dû à leur affectueuse sollicitude.

La besogne était grande pour mettre le navire en état de prendre la mer, mais, dans la seconde quinzaine de juin, quelques officiers et trois hommes seulement se trouvaient disponibles pour cet immense travail. Avant

la débâcle des glaces du mouillage, il fallait rentrer et en magasiner la poudre et les provisions débarquées en automne; il fallait débarrasser le pont de sa toiture, enlever le restant du blindage de neige, rouvrir les écoutilles condamnées et laisser entrer à flots l'air et le soleil dans les batteries. Nous en avions grand besoin : chose curieuse, nos cheveux et notre barbe étaient devenus presque blancs pendant notre voyage sur le pack; cette décoloration avait été graduelle, mais blonds ou bruns, tous y passèrent. Tout le monde le voyait, mais personne n'osait en parler, s'imaginant que chez le voisin, c'était sans doute l'effet des fatigues et de l'anxiété. Après le retour à bord, chacun de prendre son miroir et de constater que sa tête aussi partageait le sort commun. Heureusement qu'à notre arrivée en Angleterre, on ne fut pas obligé de recourir aux services des « teinturiers » en cheveux; la couleur reparut comme elle était partie, petit à petit, mais nous étions tous atteints d'une calvitie partielle causée sans doute par les bonnets de peau de phoque et autres coiffures qu'on ne quittait jamais sur la glace.

Une longue accoutumance aux mocassins, chaussure parfaite lorsque le thermomètre est au-dessous de zéro, nous rendit pénible l'usage des bottes de cuir dont nous ne pouvions maintenant nous passer, vu la boue visqueuse provenant de la fonte des neiges sur la terre et sur les floes.

Le retour à bord de tous les absents fut fêté, le 29, par le meilleur dîner qu'il fût possible aux commissaires d'étaler sur nos tables. Depuis longtemps, les presses étaient démontées, mais comme marque de déférence pour les chefs des deux divisions, un menu écrit à la main fut placé à côté de mon assiette et de celle d'Aldrich. Sur chacun était dessinée une vue du point extrême

atteint par nos escouades respectives; voici le fac simile du mien :

Marco Polo. Lat. 83°,21′,26″ N.

MENU :

Potage olla Podrilla.
Petits pâtés de homards. Fricassée de pégouse et sardines.
Rognons aux champignons saucés dans attrapez-en-haut.
Rissoles à la tomate.
Mâchoires de bœuf. Jambon au champagne.
Petits pois. Carottes. Oignons. Pommes de terre.
Tourte de pêches.
Compote de blanc-manger et Rhubarbe fou. Pouding en marmelade.
Pains rôtis aux anchois.
Fromage. Liqueurs. Dessert.
Café noir.

Navire l'*Alerte.* 28 juin 1876.

Sur le verso, on lisait les vers suivants, composés par Pullen pour célébrer notre bienvenue et qui trouvèrent un écho dans le cœur de nous tous :

Sois le bien accueilli dans ces paisibles lieux,
Voyageur fatigué, soldat audacieux!
Du combat incessant contre la mer en rage,
Et les âpres hummocks et la neige et l'orage
Tu soutins les assauts en brave et noble cœur,
Pied à pied résistant, tu sus rester vainqueur.
Après tant de travaux, enfin tu nous arrives,
Sois donc le bienvenu sur nos tranquilles rives!

Mâle et rude est la fête, ami, que nous t'offrons;
Plus rudes sont les vers dont nous te célébrons.
Mais doux sont les pensers qui montent dans notre âme
Et qui mouillent nos yeux comme des yeux de femme,
Quand nous remémorons ce froid matin d'avril,
Où votre bande fière et riant du péril,
S'élançait hardiment vers les mers inconnues
Comme l'oiseau s'envole en chantant dans les nues;
Et nous, restés au port, seuls, troublés, anxieux,
Nous tournions nos regards et nos cœurs vers les cieux!

Nous demandions à Dieu de bénir leur voyage.
Il exauça nos vœux, leur donna du courage,
Éclaira leur esprit et dirigea leurs pas,
Au plus fort du danger ne les délaissa pas.
Il leur apprit aussi cet art du sacrifice
Que réclament parfois son nom et son service,
Et le tendre secours, les charitables soins
Que prodigue la femme à nos tristes besoins.

Que sa puissante main garde en paix et protège
Nos deux pauvres amis qui dorment sous la neige!
Que son amour essuie et tarisse les pleurs
Qu'ont fait, hélas! couler de si grandes douleurs!
Que son amour aussi nous garde et nous préserve,
Pour que, vivant et fort, chacun de nous le serve!
De ceux qui sont souffrants, qu'il guérisse les maux
Et que son souffle ardent, pour prix de nos travaux,
Brise enfin devant nous les murailles de glace,
Et nous ouvre à souhait le vaste et libre espace!

Le capitaine Nares crut devoir nous avertir que, vu la condition de son équipage, et supposé que nos camarades de la *Découverte* se trouvassent dans les mêmes circonstances que nous, il ne convenait plus de laisser même un seul des navires exposé aux rigueurs d'un second hivernage et aux causes qui avaient amené le scorbut. Cette communication ne pouvait nous surprendre. Certes, plusieurs se sentaient assez d'énergie et d'élan pour fournir encore une année au milieu des glaces, mais personne ne se dissimulait que ce serait sacrifier bien des vies précieuses, et pour quel résultat! Impossible, nous le savions trop bien, d'aller plus loin sur la route du nord, probablement aussi sur celle de l'ouest, quand même toutes les forces de l'expédition seraient concentrées sur cette unique entreprise. En décidant le retour immédiat, notre commandant fit preuve d'un grand courage moral et montra un jugement ferme et sûr : tous ses officiers lui rendent ce témoignage.

Le dimanche d'après, on célébra un service solennel

d'actions de grâces pour le retour des absents et de prières pour les malades.

Le 1er juillet, l'inspection médicale mensuelle établit que de toute notre compagnie, si belle de santé moins d'un an auparavant, il ne se trouvait plus que dix hommes valides, encore quelques-uns étaient-ils à peine en convalescence. Mais dans l'infirmerie, grâce aux soins dévoués des docteurs du bord, la situation allait s'améliorant de jour en jour.

Le dégel prenait possession de nos domaines arctiques. Dans les combes, la neige était molle et humide ; de petits ruisseaux couraient au fond des gorges et des ravines ; çà et là des plaques brunes paraissaient au sommet des montagnes. Des touffes d'un charmant saxifrage violet piquetaient les pentes des collines, nous rappelant dans nos courses les fleurs du cher pays et augmentant encore notre soif de le revoir. De temps à autre on voyait des empreintes de bœufs musqués, la plupart datant de l'automne et conservées sous la neige et la glace.

Pourtant, le 5, nous eûmes la très bonne fortune de tuer trois de ces animaux à sept ou huit kilomètres du bord ; le lendemain, un quatrième fut ajouté à nos trophées. C'étaient un bienfait de la Providence, car sans viande fraîche, le rétablissement des malades menaçait de traîner avec une lenteur extrême. Chaque bœuf nous fournit en moyenne cent vingt livres de chair excellente, et cette fois la dextérité avec laquelle les bêtes furent dépouillées et débitées eût fait honneur au plus habile boucher. Une étuvée de foie et de jambon parut ce jour-là sur nos tables ; on ne trouva qu'un défaut à ce plat : il était trop succinct.

Pour se procurer cette chair précieuse, à peu près la seule ordonnance des docteurs, les officiers couraient

par monts et par vaux. Quel changement pour ceux qui avaient fait partie des expéditions de traînage! Plus d'anxiété; de responsabilité, peu ou point. Dormir quand on a sommeil, manger quand on a faim, de jour ou de nuit, car le soleil ne descend plus au-dessous de l'horizon; libre de soins, n'avoir qu'à songer à la chasse et à jouir tout son content! Nos heures passaient, sereines et délicieuses, et nous fûmes vraiment marris, quand le moment vint de dire adieu à cette existence de gitanos pour reprendre la vie plus civilisée du bord.

Une de ces excursions, en compagnie de quelques bons amis, dura quatorze jours pendant lesquels nous abattîmes deux bœufs musqués et nombre d'oies qu'on rapporta triomphalement pour le service de l'ambulance. Quels délicieux petits repas on préparait en plein air, à tour de rôle, chacun se donnant pour tâche de surpasser ses confrères dans ses fonctions de cuisinier! Une fois, il m'en souvient, nous avions pour déjeuner les gésiers et les foies de treize bernaches, assaisonnés d'un hachis de jambon, vrai « morceau de chasseur! » Après avoir savouré des festins semblables, pouvons-nous faire autrement, en rentrant au navire, que de regarder avec mépris nos éternelles conserves de bœuf ou de mouton d'Australie et de Nouvelle-Zélande?

L'été s'affirme davantage, les cimes se dépouillent, à peine si l'on peut traverser les torrents qui bondissent dans les ravines et se précipitent vers la mer; ils « acquièrent des forces en marchant »; il faut se plonger jusqu'à la ceinture dans une eau qui court de manière à vous faire perdre pied. Point n'avions emporté de vêtements de rechange, mais on regagne la tente, on se glisse dans les sacs à dormir, après avoir suspendu en dehors sa défroque mouillée : la température extérieure est à 5 ou 6 degrés et une gamelle de thé bouillant, suivie d'un verre de

grog, nous fait oublier les déconforts du passé au milieu des petits bonheurs du présent.

Dans l'intérieur du pays, à six ou sept kilomètres des côtes, le paysage est étrangement pittoresque : nous campons sur les berges d'un lac, brillante perle d'un chapelet qui s'égrène vers l'ouest; les montagnes qu'elles baignent se tapissent déjà de jolis saxifrages violets, de draves, de potentilles et autres fleurs des champs, tandis que les vallées sont parsemées de taches d'un beau vert, formées par des graminées et une mousse du plus délicieux velours. La scène offre un contraste frappant avec celle qu'on aurait pu voir, il y a seulement quelques semaines, lorsque la nature portait encore sa robe de l'hiver.

Le 24, à notre retour à bord, nous sommes heureux d'apprendre que tout va bien; peu à peu, les convalescents reviennent à la santé. Je suis agréablement surpris d'apercevoir une large allée d'eau libre ouverte près de notre citadelle de floebergs et partant de la pointe Sheridan pour se diriger au loin vers le sud. On travaille activement pour tirer le navire de sa prison : tous les vivres ont été réintégrés à bord; les instruments soigneusement emballés et remis dans leurs caisses; les embarcations sont en place, l'hélice est rajustée, la machine en bon ordre. A partir d'aujourd'hui, il est absolument interdit, sous quelque prétexte que ce soit, de s'éloigner du navire pendant plus de quatre heures. Chaque journée peut être celle de la délivrance! Nos yeux ne quittent guère le pack qui, sous la double influence du vent et de la marée, dérive tantôt au nord, tantôt au midi.

Sur le sommet de la colline du Cairn, on érige un signal de dix pieds de haut, dans lequel nous déposons le récit de nos aventures et la liste des officiers et des hommes de nos deux navires; tous les gens de l'*Alerte*

le signent avec nous. Qui pourrait dire si l'on y touchera jamais!

La poudre « parle » incessamment sous nos efforts infatigables pour faire sauter l'isthme de glace qui s'étend entre nous et le chenal où, vrai supplice de Tantale, étincellent les eaux libres de l'Océan. On ne compte plus les torpilles de une à cinquante livres qui y sont employées sans succès, non plus que bien des heures de travail écrasant. Enfin, le 31 juillet, au matin, une dernière tentative réussit pleinement, et grande fut l'excitation et bruyant le remue-ménage, quand, à la hâte, le commandant donna l'ordre de préparer la vapeur, et d'appareiller le plus vite possible. Une fraîche brise du sud-ouest avait éloigné le pack du rivage, laissant l'espace ouvert devant nous.

A sept heures, le navire flotte librement; à huit, on hisse les pavillons; et non sans beaucoup de secousses, l'*Alerte*, sous vapeur, se dégage du berceau glacé où elle avait dormi plus de onze mois.

Qui pourrait dépeindre ce qui se passe dans notre cœur lorsque nous sentons le navire se mouvoir sur les eaux, que nous écoutons la pulsation des machines, muettes si longtemps? Et cependant, c'est avec un certain regret que nous quittons la côte aride et désolée près de laquelle nous avons passé des jours heureux, et que chacun jette un dernier regard sur les floebergs qui nous ont si bien protégés contre « ceste glace sans mercy ».

CHAPITRE XXVI

ENCORE LES GLACES DU DÉTROIT

« Notre brave petite bande retourne vers la patrie; le vaillant vaisseau laboure la mer furieuse. »

SAGA DE THORHALL.

L'*Alerte* double prestement la pointe Rawson et le cap Joseph Henry disparaît à nos regards; mais au large de celui de l'Union, la banquise nous oblige à changer déjà de route.

Ces floes gigantesques demandent une surveillance excessive. La patience et la ténacité, ces vertus cardinales du navigateur polaire, peuvent seules nous préserver des dangers qui nous environnent. L'œil constamment ouvert sur le pack, il faut louvoyer çà et là pour éviter une pincée. Nous voyons ces champs énormes courir sus aux immenses glaces échouées qui assiègent la côte, les bousculer, les émietter et nous montrer de reste quel serait notre sort si nous nous laissions happer entre ces formidables mâchoires!

Plusieurs fois, dans la même journée, il faut en venir à retirer l'hélice ou le gouvernail pour les rajuster ensuite. Comme dans la première partie du voyage, on se met en mesure de pouvoir, le cas échéant, abandonner le navire

dans le plus bref délai. Les tentes, les habits, les vivres, l'attirail de cuisine, tout ce qui est nécessaire à la vie est rangé sur le pont, en petits ballots prêts à être jetés sur la glace.

Le sang-froid avec lequel nous parlions de la perte probable de notre bon navire, le calme que l'on apportait aux préparatifs d'une éventualité si grosse de périls, me surprend encore quand j'y pense; néanmoins je me l'explique en partie : nous savions la *Découverte* à une soixantaine de kilomètres, distance qu'il ne serait pas difficile de franchir.

En attendant la catastrophe, on tenait toujours les chaudières prêtes, afin qu'il fût possible de profiter de toutes les trouées, grandes ou petites. Une fois même, on fit entrer le navire dans le pack pour qu'il dérivât avec lui vers le sud; mais quand au renversement de la marée la glace commença à tourner au nord, ce ne fut pas une mince besogne que de se tirer du guêpier où nous nous étions malencontreusement fourrés. Même dans le cas où la banquise aurait une orientation favorable, il est toujours plus prudent de se maintenir à une distance respectueuse.

Si peu méridionale que soit encore la latitude gagnée depuis notre départ, le changement est visible dans l'aspect et le volume des glaces. De temps à autre, nous rencontrons des échantillons de nos anciens ennemis, les floes paléocrystiques, mais en général les plaques de glace se font de moins en moins épaisses, ce qui ne veut pas dire qu'elles ressemblent encore à celles de la mer de Baffin.

Toutes les fois que le navire stoppait pour attendre le bon plaisir du pack, nos chasseurs prenaient leurs fusils et à toute heure du jour et de la nuit s'élançaient sur la berge à la recherche de viande fraîche pour nos malades.

Tel fut le résultat de leurs prouesses que notre infirmerie avait quotidiennement son repas de gibier, lièvres, canards, bernaches surtout; les malheureuses muaient alors; incapables de s'enfuir, elles tombaient par bandes de cinquante à soixante devant les sûres visées d'une couple de nemrods et ce, dans l'espace d'une demi-heure.

En outre de la moutarde et du cresson, produits de nos « jardins » du bord, on se procure un peu d'oseille sauvage; les convalescents sont chargés de la recueillir par monts et par vaux, et cette petite récolte suffit pour permettre d'en servir périodiquement. Quand la chose est possible, on descend à terre les malades eux-mêmes pour les mettre « au vert » sur ce précieux anti-scorbutique.

Le 5, au matin, à trente-deux kilomètres de la *Découverte*, le capitaine expédie Egerton et un matelot pour communiquer avec notre conserve. Depuis quarante-huit heures, le navire est scellé fort et ferme dans le pack et nous profitons de ce congé pour faire le ménage de l'*Alerte* et la rendre un peu présentable. Mais le lendemain, le vent pousse sur nous les glaces du large, et avant qu'on puisse retirer le gouvernail, il est absolument tordu et la barre de fer avariée et gauchie. Pour se débarrasser de ces importunes visiteuses, il faut se servir de la poudre. A midi, le lieutenant Rawson monte sur le pont avec deux hommes de la *Découverte*, nous allons savoir enfin le résultat de leurs campagnes du printemps!

Le pauvre Egerton, nous dirent-ils, avait perdu sa route et n'était arrivé au navire qu'après une course de dix-huit heures. Les nouvelles que nous envoie le capitaine Stephenson, sont, hélas! conformes à nos craintes! Malgré le nombre raisonnable de bœufs musqués qu'ils avaient pu abattre en automne et au commencement de l'été, le scorbut ne les épargne pas et les épreuves qu'on

eu à subir quelques-unes de leurs équipes de traîneaux sont simplement une réédition des nôtres. La division de Beaumont, qui explorait la côte nord-ouest du Groënland, a été surtout maltraitée, et nous apprenons avec une extrême douleur la mort de deux membres de son escouade. Notre ami est encore à Polaris-Bay où, avec l'aide du docteur Coppinger, il essaye de refaire le reste de ses hommes avant de se mettre en route pour regagner la *Découverte*. Voilà donc le triste épilogue de ces campagnes du printemps, commencées avec tant d'espoir et d'enthousiasme! Tout ceci confirme le capitaine dans sa résolution de retourner en Angleterre. Avec des équipages fourbus par la maladie, ce serait un crime que de s'exposer aux rigueurs d'un second hiver arctique. Du reste, qu'aurions-nous encore à faire? Beaumont a si bien accompli sa tâche, qu'étudier après lui les rives de la Terre-Verte serait absolument inutile. La *Découverte*, dégagée des glaces depuis quelques jours, est prête à marcher dès que les absents auront réintégré leur bord. Leur retard nous cause à tous une très vive anxiété : entre la baie du Polaris et nous s'étend le pack mouvant sur lequel il leur faudra s'aventurer, et nous sommes payés pour connaître les risques et périls de la traversée d'icelui. Nous espérons pourtant qu'ils auront regagné leur navire avant que l'*Alerte* jette l'ancre à Discovery Bay.

A cinq kilomètres de leurs quartiers d'hiver, nos amis avaient reconnu une vaste couche de lignite appartenant à la période miocène. Ce combustible ne fut pas utilisé, mais des blocs rapportés à bord établirent que pour les machines à vapeur, il vaut le meilleur charbon du pays de Galles.

Pendant que nous attendions une détente de la banquise, le naturaliste de l'expédition fit, à moins de deux

cents mètres du navire, une très intéressante découverte. A vingt pieds environ au-dessus de la haute mer, il vit sur la berge des morceaux de bois qui, examinés de plus près, se trouvèrent être des portions de patins et de traverses de traîneau, un racloir à neige en ivoire de narval ou de morse, et une grande lampe qui semble avoir été creusée dans une lame de roche schisteuse. Ce sont, je l'ai dit ailleurs, les traces d'Esquimaux les plus septentrionales qu'on connaisse. Elles nous donnent lieu de supposer que les nomades parvenus à ce point de la rive occidentale du canal traversèrent celui-ci pour gagner la côte opposée, celle du Groënland. Plus au nord, le pied des falaises est, sinon infranchissable, du moins très difficile à longer; qu'on y ajoute l'absence complète de vie animale, il sera aisé de comprendre leur désir de quitter au plus vite cette terre inhospitalière.

Le 7, le navire courut quelques dangers; le 8, un floeberg gigantesque dériva sur le navire et le poussa contre la berge, forçant l'arrière à se relever de plus d'un mètre et demi. Les craquements des baux, les plaintes des bordages, tous ces bruits sinistres, on ne les oublie jamais une fois qu'on les a entendus. La pluie du goudron qui s'émiettait là-haut nous fit croire à une forte averse de grêlons. Par bonheur, le floeberg avait un si grand tirant d'eau, qu'il toucha le fond et s'arrêta avant d'avoir causé la destruction du navire. Quel spectacle grandiose que celui des colosses d'alentour, hauts de vingt à vingt-cinq mètres, bousculés, tournés sens dessus dessous, balayés par le pack dans sa course irrésistible !

Point n'avions le loisir de nous absorber dans la contemplation de ces luttes titanesques; la situation était trop périlleuse : les grandes marées approchaient et la perspective d'un nouvel hiver dans les glaces se dessinait

toujours plus nettement. L'expérience de l'automne disait assez que les floebergs, une fois échoués le long de la côte, y restent immobiles pendant toute la froide saison, et c'était précisément un de ces géants qui nous clouait à la rive. Une idée nous vient, une idée hardie! Si nous pouvions attaquer cette masse qui nous tient en chartre privée, si nous savions en diminuer le poids et faire qu'elle flottât en pleine mer! Immédiatement, officiers, matelots, tous les bras valides s'arment de la pique, de la hache, du ciseau, de la barre et s'acharnent sur le colosse; le troisième jour enfin, une dernière et puissante charge de poudre insinuée sous le floeberg même, détermine au moment opportun la fracture souhaitée et le navire reprend sa marche.

Le pack est peu consistant; nous allons vite et bien, et le lendemain soir, nous avons la joie de mouiller auprès de notre conserve après une séparation de plus de onze mois. Les échanges de visites commencent immédiatement. Faute d'autres, les nouvelles locales défrayent la conversation; elle roule sur les travaux de l'hiver, les hauts faits des équipes de traîneaux, mais l'absence prolongée de Beaumont et des siens ne nous est pas un médiocre souci; personne n'a d'illusions sur les périls de la traversée du canal. Le capitaine Nares se décide à s'avancer à leur rencontre, fût-ce jusqu'à Polaris Bay. En conséquence, le dimanche 13, nous transportons nos malades à bord de la *Découverte* et prenant six hommes de celle-ci, nous appareillons pour gagner la mer; la glace, accumulée à l'entrée du port, nous barre absolument la route. Le lendemain, à notre soulagement indicible, on distingue une tente dressée sur les floes à cinq ou six kilomètres vers le sud. On court immédiatement à la rencontre des malheureux, et quelques heures après, nous avons le

plaisir extrême de recevoir à bord la petite bande de Beaumont, gaillarde encore, malgré les souffrances endurées, et presque fâchée des offres de secours qu'on s'était empressé de lui faire. La dérivation du pack sur lequel ils voyageaient avait rendu très dur leur labeur des trois ou quatre dernières journées. Dans une étape, ils fournirent, sans désemparer, une marche de trente-deux heures, de vingt-deux dans une autre.

La glace s'obstine à nous boucher tout passage, et pour se reposer de leurs tentatives infructueuses, nos gens jettent la drague avec d'excellents résultats. Les officiers visitent souvent la couche carbonifère : on la voit affleurer la paroi nord d'un ravin sur douze mètres de haut et trois cents de hauteur; au-dessous du sol, nous ne savons jusqu'où elle descend.

Nous trouvons, dans le calcaire avoisinant, une grande quantité de végétaux fossiles et quelques admirables impressions de feuilles. Au sommet du ravin s'ouvre une superbe grotte formée par les deux talus de la gorge et recouverte d'un toit de neige. Celui-ci est sans doute permanent, car, après une année, il était absolument comme la première fois que nos amis de la *Découverte* l'avaient signalé. La salle est fort large et logerait facilement soixante ou soixante et dix hommes.

Ces différentes excursions nous donnent des papillons, des mouches, des cousins et autres diptères. Nombre de lièvres tombent sous nos coups, à la grande joie du docteur qui travaille « comme un nègre » pour mener ses patients à bien.

La vue est magnifique entre l'île de Bellot et la terre ferme ; nous avons tout le temps d'admirer le paysage pendant nos efforts réitérés pour ouvrir une route au navire : des deux côtés du détroit se dressent les falaises hardies de collines qui montent à six cents pieds, coupées

de ravins profonds et de gorges à parois presque perpendiculaires qui débouchent dans de petites échancrures de la côte.

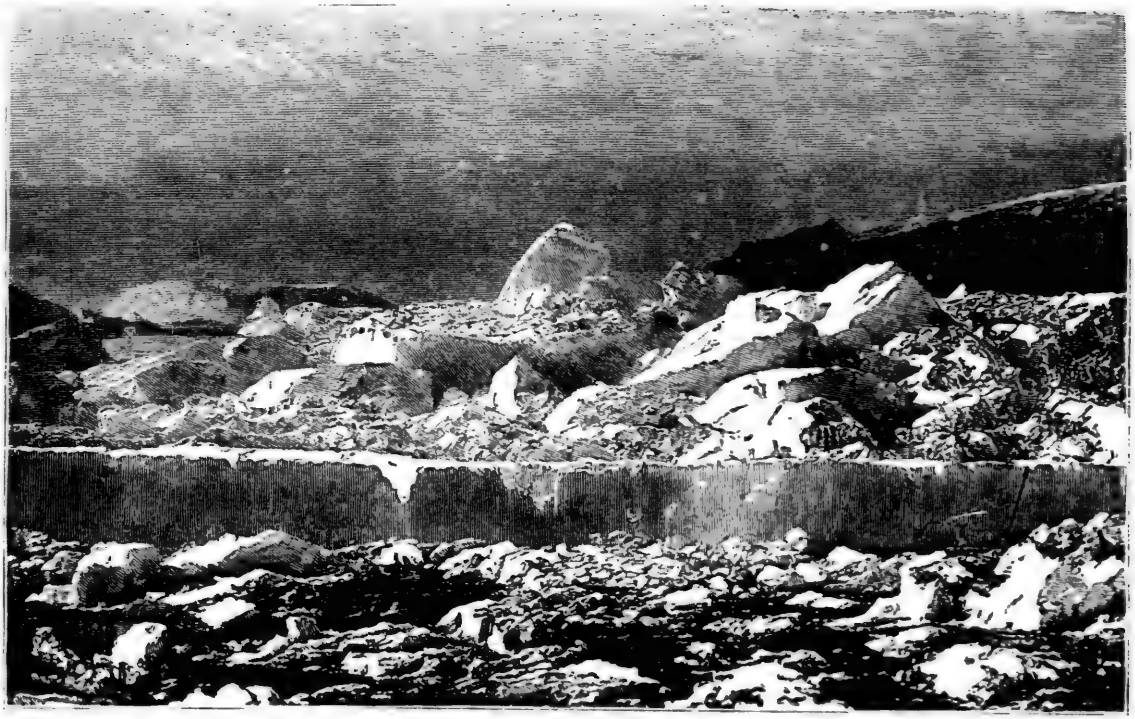
Enfin, le dimanche 20, à force de forer la glace, de la charger à la poudre, et aux dépens de notre infortuné gouvernail, on réussit à pénétrer dans le fiord de Lady Franklin par une large allée qui, nous l'espérons, va nous conduire jusque dans les eaux libres[1].

« Perfide comme l'onde », disait le poète ; il ne connaissait pas la banquise : dès le lendemain, nous étions forcés de fuir dans un petit port qui paraissait sûr et bien abrité. Fallacieuses promesses! A peine l'*Alerte* crochait-elle ses ancres, qu'un formidable floeberg dérivait sur nous et nous faisait échouer sur la côte, où, en se retirant, la marée nous laissa complètement à sec et donnant à la bande à un angle de 25 degrés.

La berge sur laquelle nous avait atterris la poussée du pack était tellement accore, qu'à basse mer, nous pouvions marcher à pied sec depuis l'étrave jusque par le travers du grand mât, tandis qu'à l'arrière, nos porte-haubans d'artimon étaient dans l'eau ; le couronnement émergeait à peine. On prit une photographie, nous dessinâmes quelques esquisses du navire dans cette désagréable situation. Naturellement nous fîmes tout notre possible pour dégager l'*Alerte* et la remettre à flot. On déchargea l'avant et l'on transporta les chaînes sur l'arrière. On y mouilla une ancre de bossoir afin de pouvoir haler le bâtiment au large.

Pour l'exécution de cette dernière manœuvre, on imagine de capturer un bloc de glace assez lourd qu'on ramène le long du bord : on y place l'ancre comme

1. A ce moment, la *Pandore*, qui venait chercher de nos nouvelles, croisait à l'entrée du détroit de Smith, devant une barrière de glaces qui lui interdisait tout espoir d'avancer vers le nord.



Une nouvelle muraille de glaces. (Page 297.

sur un radeau, les embarcations le remorquent ensuite à l'endroit désigné; une puissante charge de poudre le fait sauter et l'ancre tombe au fond.

Corps et âme nous étions à la besogne, aussi, au bout de quinze heures de rude travail, nous eûmes la satisfaction de voir notre navire à flot. La scène de notre mésaventure portera le nom de Rawlings, mon fidèle capitaine de traîneau. Un crâne de bœuf musqué et un bois de renne, recueillis par Feilden dans ces parages, montrent que ces animaux les visitent quelquefois.

De ce jour au 9 septembre, ce fut avec la glace une lutte sans trêve; souvent, en vingt-quatre heures, nos progrès se réduisaient à quelques centaines de mètres. La plaque de plus en plus épaisse qui recouvre la mer nous rappelle, avec une fâcheuse insistance, l'approche de la saison froide; la terre reprend son manteau de neige. Le 22 août, on rallume les bougies, au moins pour lire et écrire. La jeune glace, tenace et gluante, commence à cimenter les fragments du floe, et quoique le pack soit encore peu consistant, elle oppose de tels obstacles à notre marche que plusieurs fois il faut stopper et mouiller en attendant une trouée favorable. En dépit de notre minutieuse parcimonie, notre stock de charbon décroît d'une façon alarmante, et pourtant, sans vapeur, comment sortir de la banquise!

Le 24, on double le cap Frazer[1]; notre marche est si lente, que le 27[2], nous ne sommes encore qu'à la baie de Robbin où nous restons en cage jusqu'au 3 septembre. Le thermomètre descend à — 19°; c'est à pareil jour que, l'année dernière, l'*Alerte* se trouva prise à Floeberg

1. Le jour même, la *Pandore* réussit à toucher, pour la seconde fois, au cap Isabelle, où elle cherchait des notes de notre expédition.
2. Le 27, la *Pandore* fut chassée par une tempête du détroit de Smith.

Beach; nous voilà au même degré de température, et que de longs milles ne nous reste-t-il pas à parcourir avant d'être hors de ce pack maudit!

La neige tombe avec acharnement; tout est blafard, morne, lugubre! Bon gré, mal gré, il faut se faire à l'idée d'un second hivernage, et certaines de nos provisions étant à peu près épuisées, nous débarquons devant le dépôt établi précédemment dans ce havre, pour y prendre du thé, du sucre, du chocolat et diverses autres denrées.

Pendant qu'on s'acquitte de ces soins, Hans, l'Esquimau de la *Découverte*, parvient à tuer un phoque de grosse espèce (*P. barbata*); cet animal porte une plaie en voie de guérison; on y trouve à demi enseveli dans la couche de graisse, un harpon à pointe de fer, à douille d'ivoire, évidemment de provenance groënlandaise. Il eût été intéressant de rechercher, d'après la facture de cette arme, la tribu à laquelle elle appartenait et le lieu où la blessure avait été reçue.

Un matin, tout près de la côte, un petit renard tacheté s'avance vers le navire, attiré par la faim ou par une curiosité funeste. L'officier de quart, toujours en éveil, aperçoit le petit animal, le met en joue, et bientôt sa peau est consignée aux naturalistes et sa chair nous fournit un repas délicieux. Devant le cap Hawks et la baie d'Allman, inlet ainsi nommé d'après le savant président de la société Linnéenne, nous enfilons un chenal qui nous conduit enfin sur les eaux libres du sud.

C'est avec une reconnaissance profonde que nous constatons avoir définitivement échappé aux froides étreintes prêtes à nous retenir encore captifs dans les domaines des « géants de la gelée » et que nous sentons notre brave navire danser au rhytme de la houle. Quelle joie étrange et nouvelle, en regardant autour de nous, de

contempler la grande mer bleue, à peine piquée çà et là de quelques icebergs errants! Depuis plusieurs jours, du haut de maints promontoires et de maintes collines, nous apercevions ces eaux superbes, et pour les atteindre nous faisions appel à toutes nos énergies. Le combat fut dur, mais la patience et la ténacité remportèrent la victoire.

A notre grande surprise, nous les trouvons recouvertes d'une très mince lame glacée qui retarde notre marche sans toutefois l'arrêter; notre sillage, à travers cette pellicule cristalline, forme longtemps à l'arrière une large trouée qui nous rappelle le canal de Suez. A six heures du soir, nous passons devant le cap Sabine et signalons notre cairn sur la cime de l'île Brevoort, il ne paraît pas avoir été touché; devant nous se dresse le cap Isabelle sur lequel se dirige le navire.

CHAPITRE XXVII

LE RETOUR

« L'immense sillon entr'ouvre ses mâchoires et le navire y plonge entre les hautes parois; elles se dressent terribles, des deux côtés d'une vallée lugubre et sombre. Le malheureux vaisseau, balancé en avant, en arrière, et poussé par la vague et les rafales, se couche tantôt sur un flanc, tantôt sur l'autre. »

FALCONER.

« MONTANO. — Du haut du cap, apercevez-vous quelque chose ?

» 1er GENTILHOMME. — Rien du tout, la marée est trop furieuse; il me serait difficile de distinguer une voile.

» MONTANO. — Eh bien! descendons sur la berge.

» 3e GENTILHOMME. — Cela vaut mieux; à chaque minute ils peuvent arriver.

» 4e GENTILHOMME. — Le peuple a quitté la ville; tous se pressent sur le bord de la mer. Ecoutez ces cris : une voile! une voile! »

OTHELLO.

Le 9 septembre, un peu avant minuit, les deux navires sortaient enfin du détroit de Smith et s'arrêtaient près du cap Isabelle. A notre voyage d'aller, le devoir m'avait été dévolu d'ériger un cairn et d'organiser une « poste aux lettres » sur ce promontoire, visible de fort loin: je fus chargé maintenant de le visiter pour savoir si

quelque entreprenant ami n'y aurait point déposé de dépêches pendant le cours de notre longue absence. C'était, à vrai dire, pour ne rien laisser au hasard, car on ne s'attendait guère à ce que personne eût abordé en cet endroit depuis nous; mais à ma très grande surprise, je trouvai dans le cairn inférieur un baril couché à côté de celui que j'y avais placé moi-même; il contenait deux petits sacs de lettres, un pour chaque navire.

Déposant à la hâte une note établissant notre visite, nous fîmes main basse sur ces trésors pour courir au canot. Quelle agitation à bord, lorsqu'on apprit l'arrivée de la « malle d'Angleterre! » Bientôt nous étions tous plongés dans les délices de lire des lettres écrites de « chez nous » et depuis peu, plaisir que nous ne connaissons plus.

Nombreuses et bien senties furent les exclamations de gratitude qui montaient du cœur aux lèvres des heureux destinataires pour le fidèle ami, le vaillant officier qui, au milieu de tant de périls, avait réussi à porter ces missives si loin vers le nord. C'était seulement la moitié du courrier; nous pensions que le reste attendait notre passage à Disco ou à Upernivik. Si j'avais eu l'idée d'examiner le cairn supérieur, j'aurais su que le même courageux camarade avait emporté les autres dépêches aux îles Littleton : ignorant ce fait, nous ne prîmes conseil que du temps qui n'encourageait guère à s'attarder dans ces mers, et l'on mit le cap sur le sud; ceux d'entre nous qui pensaient que la *Pandore* avait pu visiter cet archipel, se consolèrent par l'espoir que, cette escale en moins, nous arriverions d'autant plus vite au pays où les lettres d'antan n'auraient guère d'intérêt pour nous.

Guerres et bruits de guerre, voilà les nouvelles que nous lisons : missives et journaux dataient en effet de la

période où toute l'Europe était en rumeur par suite de la tournure des affaires d'Orient.

Notre désir de rentrer en devient plus ardent, mais, hélas! tout marche à l'encontre de nos souhaits : tempêtes continuelles, vent debout, nous n'avons eu autre chose depuis notre départ de Floeberg Beach. La grande disette de charbon nous force d'avancer à la voile. Les icebergs sont sans nombre, et comme les nuits s'allongent et se font de plus en plus noires, ces colosses de glace deviennent de formidables voisins.

Le 12, la bourrasque souffle si fort et la brume est si épaisse, que pour attendre une éclaircie, on se décide à chercher un ancrage sous le vent de la terre dans le détroit de la Baleine. Aidés de la vapeur, et sous voiles à l'avant et à l'arrière, nous mouillons dans la petite baie de Barden, près du glacier de Tyndall. On signale de loin un établissement esquimau sur la rive, et nous voyons des naturels courir à notre rencontre. Malheureusement, le fleuve de glace s'étend entre eux et nous, et le temps est trop mauvais pour qu'on puisse descendre en canot. Nous l'avons beaucoup regretté ; non seulement ces gens étaient les seuls êtres humains que nous eussions aperçus depuis longtemps, mais surtout nous voulions les maintenir en bonne disposition pour les « visages pâles »; on leur avait préparé de petits présents d'une valeur infinie pour ces pauvres nomades : couteaux, aiguilles, fils, ciseaux et quelque peu de vivres.

Ces naturels appartiennent à la tribu dont Kane et le Dr Hayes, et plus tard l'équipage du *Polaris* eurent tant à se louer; ils auraient mérité qu'on leur en témoignât quelque reconnaissance. Mais nous n'étions pas à l'ancre depuis cinq heures, qu'une saute de vent, accompagnée de terribles rafales balayant les pentes des collines, nous obligea d'appareiller et de reprendre la mer, quoique la

brume fût aussi épaisse et la tempête aussi furieuse que jamais. La grêle tombait, alternant avec des averses de neige; nuit misérable et lugubre au delà de toute expression.

Le 16, on louvoyait au large de l'entrée du détroit de Lancaster, près du cap Byam Martin. Ces côtes m'étaient familières et me remettaient en mémoire mon voyage, déjà vieux de trois ans, à bord du baleinier l'*Arctique*. Nous courûmes force bordées dans l'espoir de franchir le cap Walter Bathurst, mais sans le moindre succès, car, invariablement, le vent changeait de direction en même temps que le navire; l'*Alerte* avait beau louvoyer, toujours la brise restait debout.

Le 20, nous apercevons des eiders, des tourne-pierres, des mergues, des bruants des neiges; tous volent vers le sud, impatients de trouver des climats plus chauds avant que l'hiver ait envahi la mer et la terre. Des ailes! des ailes! Ces sales temps qui arrêtent sans cesse notre marche commencent à nous être insupportables. Les pétrels fulmars que nous avions perdus de vue depuis bien des mois, entourent en foule le navire, plongeant sous les flots pour recueillir dans leurs vastes mandibules tous les débris qu'on jette à la mer.

L'obstination de la brume et des vents contraires à nous escorter sans relâche est chose exaspérante; à peine si nous avons eu vingt-quatre heures passables depuis notre sortie des glaces. Les vers de Falconer nous reviennent à l'esprit; tous les matins, ils auraient pu former le programme de la journée: « Une noire tempête obscurcit le ciel du sud, et les vagues s'enfuient devant son souffle furieux. La voilà! rien ne lui résiste, elle retourne et balaye devant elle les masses bouillonnantes du grand abîme. »

Le 25 enfin, après avoir été longtemps ballottés à la

merci des vents, nous arrivons en vue des hautes terres de Disco. Comme pour nous faire oublier nos misères précédentes, le temps saute soudain au beau, l'atmosphère est claire, pure, ensoleillée ; les vagues, jusqu'à présent turbulentes à nous rendre fous, se taisent et s'endorment ; plus on approche de la rive, plus le paysage devient splendide ; d'un côté, les falaises majestueuses de l'île, entrecoupées de fiords profonds, de baies, d'échancrures ; de l'autre, des icebergs brillants de toutes formes et de toutes grandeurs, sertis dans une mer calme et paisible. Parfois le miroir des eaux se trouble ; une tête de phoque se dresse et nous regarde, curieuse ; ou bien une baleine agrémente sa marche d'un coup de sa queue formidable et souffle dans l'air un jet d'eau qu'il nous est loisible d'interpréter comme un bienveillant accueil dans un climat plus doux, ou une démonstration de l'ire que lui cause la présence dans ses domaines d'un monstre encore plus colossal qu'elle. Un gerfaut est assez hardi pour se percher sur le sommet du mât ; j'ai honte de le dire, on le récompense de sa candeur par un coup de fusil, heureusement mal dirigé. En nous, autour de nous, tout est joyeux, tout s'épanouit.

Le soir même, on jette l'ancre dans le petit port de Godhav'n, heureux d'être de nouveau dans des régions civilisées. En communiquant avec la terre, notre gaieté est quelque peu diminuée quand nous apprenons que le reste des dépêches a été porté à l'île Littleton ; mais des lettres plus récentes que celles dont s'était chargée la *Pandore*, avaient été réunies à Copenhague et expédiées, par les soins de mon cousin Clements Markham sur le brig danois le *Tjalfe ;* elles viennent justement d'arriver.

Nous ne pouvions espérer que pendant cette longue absence du pays aucun fâcheux événement ne se fût produit dans nos familles, et bientôt on lisait sur les

physionomies de plusieurs d'entre nous que quelque membre de leur cercle intime n'attendait plus leur retour!

M. Krarup Smith nous dit que la *Pandore* était repartie depuis quatre jours, après avoir vainement tenté de pousser jusqu'au cap Sabine. Le commandant n'avait battu en retraite que devant la fin de la saison navigable. Une provision de bière, expédiée par mon cousin, fut reçue avec reconnaissance ainsi qu'un baril, à nous laissé par Allen Young, de sorte que désormais nous pûmes en gratifier l'équipage de deux verres par semaine. Les autorités danoises voulurent bien nous donner trente tonnes de charbon et nous en promettre pareille quantité si nous pouvions faire escale à Egedesminde, station située à une centaine de kilomètres plus au sud. Cette offre, trop précieuse pour qu'on la refusât, fut acceptée avec empressement par notre capitaine.

Ayant remédié à quelques avaries et ravaudé le gouvernail en assez piteux état, par suite de ses escarmouches avec la glace, nous quittâmes Godhav'n le 28 au matin, emmenant l'inspecteur qui devait nous accompagner à Egedesminde. Le navire sortit du port, salué par la batterie de trois canons; sur les « édifices publics » et dans notre gréement, les pavillons furent dûment inclinés, et de leur vérandah, les dames de la colonie (deux en tout) agitèrent leurs mouchoirs en signe d'adieu.

Le temps était superbe au départ, mais bientôt la brume vint se mettre de la partie, et le lendemain seulement nous arrivâmes à destination. La route conduisait à travers un labyrinthe interminable de petites îles; les étroits chenaux qu'il fallait traverser étaient parfois presque barrés de masses de glaces échouées, débris d'anciens icebergs. L'*Alerte* et la *Découverte* avaient l'honneur d'être les premiers vapeurs qu'en eût jamais

vus à Egedesminde : la population entière se rassembla sur la berge pour nous admirer de tous ses yeux. Des kayaks arrivaient, glissant sur la surface paisible, les nautoniers regardaient avec l'étonnement le moins dissimulé ces grands « oumiaks » dont la force motrice était pour eux une incompréhensible merveille. Le pavillon danois fut hissé sur les trois mâts à signaux de la station, et sept coups de canon saluèrent notre visite.

Tous les établissements européens du Groënland ont entre eux une ressemblance frappante. Les maisons, de même grandeur et de même teinte, sont presque toujours en même nombre : chaque résidence a sa petite église, son entrepôt, sa forge. Egedesminde est très pittoresquement situé sur le nord de la plus grande des myriades d'îles d'un archipel dont toutes les parties sont de formation métamorphique ; la végétation est la plus belle que nous ayons vue depuis longtemps. L'îlot, semé de laquets ou plutôt de mares, est humide et marécageux ; on ne peut guère le parcourir sans enfoncer dans les fondrières jusqu'aux chevilles.

La population de cette colonie, la plus méridionale de l'Inspectorat du Groënland nord, est d'environ cent trente personnes, y compris les Danois, au nombre de douze, avec le gouverneur et sa famille. La partie nord de la Terre-Verte compte près de quatre mille trois cents habitants.

On retire des marais une sorte de tourbe d'assez bonne qualité pour servir de combustible ; pendant la belle saison, on l'extrait du sol pour la mettre en tas et la faire sécher. L'industrie principale des gens de l'endroit est la préparation du lard et des peaux de phoque. On trouve des rennes sur le continent, mais en moins grand nombre qu'autrefois. Le gouverneur, M. Boldroe, nous fit présent d'un quartier de venaison, qui, chose étrange,

une fois cuite, prit le goût et l'odeur de musc. Nos scorbutiques, déjà presque tous convalescents, retirèrent un grand bénéfice du poisson frais, le cabillaud surtout, qu'on nous fournit en abondance.

Le 2 octobre, au matin, ayant achevé d'embarquer le charbon, nous prenons congé de ces braves amis et partons sous vapeur, au bruit de l'artillerie et en inclinant nos pavillons. Ces diverses escales dans ces petits coins civilisés nous furent extrêmement agréables après une privation si prolongée de toute autre société que la nôtre, et personne ne trouva avoir perdu son temps. Bien au contraire, l'hospitalité sincère et cordiale de nos amis du Groënland sera longtemps remémorée avec des sentiments de gratitude et d'affection.

Depuis le départ d'Egedesminde jusqu'à l'arrivée des navires à Valentia, les gros temps se succédèrent sans relâche. Le vent fut toujours debout; nous marchions écoutilles fermées et huniers aux bas-ris; il n'est pas étonnant que nos progrès quotidiens laissassent beaucoup à désirer; parfois même, notre distance de la patrie augmentait au lieu de décroître. Peu d'entre nous, dans leurs précédents voyages, avaient éprouvé une semblable série de véritables tempêtes; à force de secousses, notre malheureux gouvernail, déjà très compromis, devint absolument hors de service; la barre en était presque arrachée, et pendant le reste de la course, nous fûmes obligés de diriger le navire au moyen des fausses sauvegardes.

Le 16, à la grande surprise d'un chacun, on signale une voile : c'est la *Pandore!* Comme le monde est petit! Ici, au milieu du vaste Atlantique, à quinze cents milles de l'Angleterre et en dehors de la route battue par les navires, nous rencontrons précisément celui qui a quitté le pays pour nous chercher!

Le temps est trop mauvais pour nous permettre de communiquer autrement que par signaux. Nous marchons tous trois de conserve pendant une couple de jours, puis l'on se perd de vue au milieu de la brume et des grains ; en cas de séparation, la *Découverte* avait reçu l'ordre de mettre le cap sur Queenstown, port désigné pour le rendez-vous.

Par suite des avaries du gouvernail, le capitaine Nares se décide à toucher à Valentia pour le remplacer par celui de rechange que nous avions quelque peu réparé. L'*Alerte* jette l'ancre dans cet excellent petit port, et le 27, notre commandant et quelques officiers nous quittent pour se rendre directement à Londres où ils donneront avis de notre arrivée.

« Or, ça carguez voiles, gentils nauchers, car entrons-nous dores en avant ès-sentes accoysées. Débarquant aulcuns de nos passagiers et alliévant la charge de la chippe accravantée la colloquerons-nous en demeure asseürée ».

Je n'essayerai pas de décrire notre joie d'apercevoir des arbres, des prés verts où paissaient les troupeaux. Il est impossible de se défaire soudain d'habitudes enracinées, et plusieurs autour de moi parlaient de descendre à terre avec leurs fusils pour tirer un « bon coup » sur ces bandes de « bœufs musqués ». Si j'avais satisfait cette passagère fantaisie, je crois bien que nous n'aurions pas rencontré cette chaude hospitalité qui fut notre partage ; les habitants de Valentia furent les premiers compatriotes à nous souhaiter la bienvenue : leur affectueuse bonté ne s'effacera jamais de mon souvenir. Le gouvernail en place et diverses petites réparations effectuées, nous repartîmes dès l'aube du lendemain sous la conduite d'un vieux pilote excentrique et original s'il en fut.

Le 29, nous étions à Queenstown où la *Découverte* nous avait précédés de vingt quatre heures. Ici encore nous attendaient de bonnes accolades et cet accueil cordial, trait si proéminent du caractère irlandais. Le soir même nous fûmes les hôtes de l'amiral; lui et madame Hillyar ne voulurent entendre à aucune excuse, et nous dûmes nous asseoir à leur table, en défroque fort sale et portant des marques trop évidentes de la campagne fournie. Le lendemain, ravitaillés de charbon, nous repartons avec la *Découverte* pour Portsmouth où les navires mouillent ensemble le 2 novembre.

Notre réception dans ce port appartient à l'histoire. Il nous suffira de dire que nos efforts reçurent l'approbation du pays et de nos camarades, et que les lords de l'amirauté voulurent bien exprimer leur haute satisfaction de la conduite de notre chef et de celle de ses subordonnés.

Mon livre est terminé : je n'ai eu d'autre but que de décrire notre vie quotidienne pendant un service très accidenté. J'ai largement puisé dans mon journal, me contentant parfois de le copier mot pour mot. Rien n'est plus loin de ma pensée que d'attribuer à cette narration le moindre mérite au point de vue du style. C'est le récit simple et exact, fait par l'un de ses membres, de la dernière croisière des marins de la Grande-Bretagne sur la route du Pôle.

En lançant mon modeste esquif sur l'Océan de la littérature, je me permets de citer les paroles du brave vieux maître Beste, qui, après avoir compilé les annales d'une autre entreprise polaire, s'excuse en ces termes de paraître devant le public :

« Et sur ce, ie quiers en grande humilité que me soit pardonnée la mienne grossière façon de parler, laquelle procède de l'infertile cerveau d'un soldier coquinant ès

armes ; lequel mieulx désire estre bieng prisé de vostre bon vouloir pour sa franche volonté, que pour nulle clergie en les siens escripts. »

APPENDICE

A

PROGRAMME DES DIVERTISSEMENTS POPULAIRES A BORD DU NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*.

N° 3 [1].

POPS DU JEUDI 25 NOVEMBRE 1875

Quelques mots sur le magnétisme..... Lieut. GIFFARD.
Chanson tragi-comique : *En courant par le monde*. M. RAWLINGS.
— — *Lune d'argent*..... M. RADMORE.
Récitation : *Clanronald ; Les jumeaux*... ..... Dr COLAN.
Chanson comique : *Défense de fumer*..... M. PEARSON.

Les célèbres frères CHALKLEBURROSI, universellement connus sous le nom des *Sauterelles arctiques*, vont paraître pour la première fois sur cette scène, et donner au public le spectacle de tours merveilleux, accomplis à l'aide de leurs pieds et de leurs mains !

Chanson : *Loin de toi*..... M. HAWKINS.

1. Les numéros 1 et 2 sont reproduits dans le cours de l'ouvrage.

Chanson comique : *Le lieutenant Lof*..... M. LAWRENCE.

Chœur : *Messieurs les Anglais*..... ALDRICH, PULLEN, RAWSON.

Dieu sauve la reine !

L'assistance est priée de vouloir bien prêter son concours pour les refrains à pleine voix.

Les portes s'ouvrent à 7 h. du soir. — On commencera à 7 h. 30 précises.

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 4.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

SOIRÉES DU JEUDI 2 DÉCEMBRE 1875

—

Le directeur a le plaisir d'annoncer aux personnes distinguées sous le patronage desquelles les divertissements du jeudi poursuivent leur marche triomphale, qu'un programme entièrement nouveau entraînera aujourd'hui les suffrages et la satisfaction de tout notre auditoire. Nous avons enfin pu nous assurer les services de l'éminent naturaliste de l'expédition, et la soirée commencera par une conférence sur la géologie, de ce célèbre savant, et illustrée à l'aide de représentations fantasmagoriques. Viendront ensuite une série de tableaux, scènes et contes comiques, exhibés au public au moyen de la lanterne magique, et parmi lesquels on remarquera : *Aladin ou la lampe merveilleuse; Le colon et les sauvages, ou L'ingratitude punie*, enfin l'histoire vraiment romantique de *Lord Bateman*, mise en musique et chantée par le lieutenant RAWSON.

Le célèbre pianiste, lieut. ALDRICH, dirigera l'orchestre.

Ouverture des portes sept heures trente.

Les nourrices sont priées de ne pas amener leurs gosses.

Dieu sauve la reine !

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 5.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

POPS DU JEUDI 9 DÉCEMBRE 1875

—

Quelques mots sur la météorologie.	Lieut. ALDRIC
Chanson : *La bohémienne aux courses*..	M. HARLEY.
Ballade : *Le trèfle de la verte Erin*.....	M. JOINER.
Récitation : *Le juif et le marin*.....	M. SIMMONS.
Gigue à la cornemuse.....	M. CRANSTONE.
Chanson : *Le conducteur du tramway*.....	M. SYMONS.
Lecture : *Une nuit en chemin de fer*....	Rév. PULLEN.
Chanson : *Ma belle est reine des fées*.....	M. HINDLE.
Ballade : *Perle de la mer bleue*.....	M. WINTONE.
Chanson : *Je faisais la cour à la cuisinière*.....	M. DOIDGE.
Ballade : *Le vieux drapeau de la vieille Angleterre*.....	M. FRANCOMBE.

On commencera à sept heures et demie précises.

Dieu sauve la reine !

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 6.

Déjà cité

N° 7.

THÉATRE ROYAL DU POLE

25 DÉCEMBRE 1875

—

Arrivant pour la première fois au 82me degré 27′ de latitude nord,
Les comédiens de Sa Majesté
vont avoir l'honneur de jouer le drame populaire
et hautement comique :

JACOB

ou

LE DÉCROTTEUR DE L'HÔTEL DU CYGNE

PERSONNAGES.

Henry Higgins, un monsieur possesseur d'un nom peu harmonieux et d'un ardent amour pour Émilie Trevor..... M. STUCKBERRY.

Frank Friskley, capitaine de cavalerie, atteint de la manie d'inventer, de la manie de courir, de toutes les manies, sauf de celle de son régiment. M. WOOLLEY.

Peter Pippin, jeune laquais donnant les plus hautes espérances, animé du désir de s'instruire et sous l'empire d'un attachement malheureux. M. CHALKLEY.

Jacob Perce-oreille, décrotteur de l'hôtel du Cygne, un jeune citoyen sans préjugés, cabotin en herbe, et très épris de boissons diverses... M. STONE.

Miss Cécilia Clair de lune, âme sensible, victime du sentiment et de la lecture des romans, amoureuse de toutes les nouveautés..... Mlle FRANCOMBI.

Emily Trévor, héritière présomptive, objet des hommages de M. Henry Higgins..... Miss CRANSTONE.

Sally Smith, charmante soubrette, munie de bons certificats et s'en laissant un peu conter par le pâtissier..... Miss MASKELL.

Scène I. — Une chambre de l'hôtel.

Scène II. — Un salon.

Après quoi :

Les comédiens de Sa Majesté continueront par la représentation

d'Aladin,

Extravagance burlesque en un acte.

PERSONNAGES.

L'Empereur de Chine, monarque accablé de soucis et se voyant forcé de marier sa fille à l'homme le plus riche de la ville.....	M. G. L. EGERTON.
Aladin, joli jeune homme, mais triste sujet, plus chançard qu'il ne le mérite.....	M. G. GIFFARD.
Abanazar, magicien qui a fait le tour du monde, mais ne réussit pas à faire celui d'Aladin.....	Com. MARKHAM.
Veuve *Twankey*, la vieille mère d'Aladin, qui dans sa jeunesse ne fut point jolie et que l'âge n'embellit pas.....	Cap. FEILDEN.
Princesse Badroulbadour, la perle de l'Orient, la lumière des yeux de l'auteur de ses jours....	M. W. RAWSON.

Scène I. — Pékin.

Scène II. — La caverne aux joyaux.

Scène III. — Intérieur de la maison Twankey.

Scène IV. — Une salle du palais impérial.

Scène V. — Le palais d'Aladin, faubourg de Pékin.

Scène VI. — Le palais d'Aladin transporté par magie en Afrique.

Les superbes décors ont été tous dessinés et exécutés par le professeur MOSS.

Musique du signore ALDRICHI.

Ouverture, à sept heures trente précises.

Dieu sauve la Reine !

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 8.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

POPS DU JEUDI 30 DÉCEMBRE 1875

Conférence : *Les parasélènes au microscope*..	Dr Moss.
Chanson comique irlandaise.....	M. Pearce.
Ballade : *Ma mie à mes côtés*.....	M. Smith.
Lecture : *Un homme timide*.....	M. Woolley.
Chanson : *Mon ami le major*.....	M. Chalkley.
Ballade : *Un rêve dans le vieux fauteuil*....	M. Cranstone.
Lecture : *L'exécution*.....	M. Egerton.
Chanson : *L'âne du regrattier*.....	M. Burroughs.
Récitation : *Une scène d'horreur*.....	M. Mitchell.
Chanson : *Guérir ou tuer*.....	M. Shirley.
Chœur : *Braves marins du Nord*.....	Aldrich, Rawson, Wootton et Pullen.

On commencera à sept heures trente précises.

Dieu sauve la Reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 9.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

POPS DU JEUDI 6 JANVIER 1876

Conférence : *La lumière*.....	Lieut. Parr.
Chant : *Le vielleur*.....	M. Ssone.
Ballade : *Le bon vieux Jeff*.....	Sergent Wood.
Lecture : *Des cent moyens de guérir un rhume*..	M. Hunt.

Chanson : *Sous les lumières*..... M. RAWLINGS.
Ballade : *Jean, mon bon vieil ami* ..... M. RADMORE.
Récitation : *Le cheval rouan*..... M. SIMPSON.
Chanson : *Blond, blanc ou brun*..... M. PEARSON.
Lecture : *Histoire d'un mauvais drôle*..... Lieut. RAWSON.
Chanson : *Si le singe grimpe à l'arbre*..... M. BRYANT.
Ballade : *Les cloches sonnent gaiement*..... M. HAWKINS.

On commencera à sept heures et demie précises.

Dieu sauve la reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 10.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

POPS DU JEUDI 13 JANVIER 1876

Une leçon d'histoire..... M. WHITE.
Chanson : *Il y a bien cinquante ans*..... M. STUCKBERRY
Chanson : *Courage, mes amis!*..... M. HOLLINS.
Lecture : *Le voyage sur mer de Poudin O'Rafferty*. M. LORIMER.
Chanson : *Vite un baiser, et pars*..... M. MANN.
Chanson : *Là haut sur l'arbre*..... M. SELF.
Récitation : *L'enfant mal élevé*..... .. M. MALLEY.
Chanson : *Le Sémaphore, ou gare dessous*..... M. HINDLE.
Lecture : *Les mésaventures d'un auteur*..... Lieut. ALDRICH.
Chanson : *Le nez merveilleux*..... M. GORE.
Ballade : *Sonne la cloche, veilleur!*..... M. AYLES.

On commencera à sept heures et demie précises.

Dieu sauve la reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 11.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

POPS DU JEUDI 20 JANVIER 1876

Grande représentation fantasmagorique

et

Fête musicale.

On commencera par *Quelques mots sur l'astronomie*, Com. MARKHAM, Illustrés à l'aide de la lanterne magique.

La séance sera continuée par une série de dioramas ou représentations en couleur des principaux sites de l'Angleterre. Esquisses photographiques de pays étrangers.

Après quoi,

Les merveilleuses et surprenantes aventures de

Sinbad le Marin

Seront racontées par le rév. PULLEN.

Puis,

le commandant MARKKAM montrera d'amusantes et remarquables curiosités scientifiques, peintes d'après nature.

Le lieutenant ALDRICH récitera l'émouvant

Conte du Tonneau.

On terminera par des scènes comiques.

On commencera à 7 hr. 1/2 précises.

Dieu sauve la reine !

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 12.

Théâtre Royal du Pôle.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

Le jeudi, 27 janvier, grande représentation de l'opéra bouffe intitulé :

La Belle de la Barrière.

PERSONNAGES.

Le policier Pitcher..... M. CHALKLEY.
Le grenadier Tosser..... M. LAWRENCE.
Le laitier Walker Chalks..... M. STONE.
Mme Croaker, la bourgeoise..... Mme FRANCOMBI.
Pénélope, la Belle de la barrière..... Mlle MASKELLI.

Décors du Dr Moss. — Musique du lieut. ALDRICH.

On commencera par :

Lecture : *Le garçon de l'auberge du Houx* (Dickens). par le R. PULLEN.
Chanson comique : *Je ne sors pas sans maman*, Mme HARLEY.

Ouverture à sept heures et demie.

Dieu sauve la Reine !

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 13.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

—

3 FÉVRIER 1876

Conférence : *Ce que nous mangeons*..... Dr COLAN.
Ballade : *Hommes de Harlech*..... M. CANE.
Chanson : *La noce irlandaise*..... M. LAWRENCE.

Ballade : *Nora Mac Shane*..... M. WINSTONE.
Récitation : *La croisière de Jack sur le plancher des vaches* ..... M. DOIDGE.
Chanson : *Le logis de miss Lirriper*..... M. PEARCE.
Ballade : *Le choix de Jeannette*..... M. MASKELL.
Lecture : *La fin malheureuse d'un jour heureux* (Dickens)..... Lieut. MAY.
Chanson : *Tirez le rideau*..... ..... M. CHALKLEY.
Ballade : *Les châteaux en Espagne*..... M. JOINER.

On commencera à sept heures et demie.

Dieu sauve la Reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 14.

POPS DU JEUDI 10 FÉVRIER 1876

Quelques mots sur les plantes polaires..... Rév. PULLEN.
Récitation : *Une histoire trop vraie*..... M. WOOLLEY.

Après quoi,

la troupe, unique dans son genre,

des

Ménestrels paléocrystiques,

défiera, au chant, à la danse, à tout, le public du 82me parallèle, les gens de l'*Alerte* et de la *Découverte* exceptés. Les bœufs musqués, les lièvres, les ptarmigans, peuvent être d'avance assurés d'une chaude réception!

Souvenirs du vieux pays..... PEAU D'AGNEAU.
Pas'que les autres t'aiment, faut-il que je t'aimions?..... MIE DE PAIN.
Chanson amoroso-politico-commerciale..... PENDULE.
La requête d'un inconnu..... OS ET PEAU.
Diverses réponses à ladite..... ..... CIRE DE MIEL.

Une vieille chanson..... PEMMICAN.
Ma favorite..... PEAU D'AGNEAU.
Une chanson bien ancienne, mais nouvelle pour cette latitude..... BRAILLARD.

N. B. — Cette troupe n'a jamais joué à Londres.

On commencera à sept heures et demie.

Dieu sauve la reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

N° 15.

NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*ALERTE*

POPS DU JEUDI 17 FÉVRIER 1876

Sur l'hydrostatique..... Lieut. MAY.
Chanson : *Marthe, la fille du laitier*..... M. FRANCOMBI.
Ballade : *Jours ou j'étais célibataire*..... M. SMITH.
Lecture : *Le Gril*..... M. LORIMER.
Ballade : *Le clairon sonnait une trève*..... M. SHIRLEY.
Chanson : *Le bateau phare de Nore*..... M. EGERTON.
Danse avec les pieds entravés..... CRANSTONE.
Chanson : *Le baril de porc salé*..... M. STONE.
Récitation : *Le pardon du soldat*..... M. MITCHELL.
Chanson : *Kitty Wells*..... M. MALLEY.
Duo : *Diane, reine de la nuit*..... WOODS et HAWKINS.

On commencera à sept heures et demie.

Dieu sauve la reine!

Imprimerie Giffard et Symons, Ruelle de la Trappe.

B. — LISTE DU GIBIER TUÉ PAR LES GENS DE L'*ALERTE* (1875-1876).

VOYAGE D'ALLER.

	DATES.	MORSES.	PHOQUES.	BŒUFS MUSQUÉS.	RENARDS.	LIÈVRES.	LUMMINGS.	GUILLEMOTS.	MERGUES.	CANARDS EIDERS.	ROIS DES CANARDS.	CANARDS à longue queue.	BERNACHES.	PTARMIGANS.
Lievely	12 juill. 1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4						
Ritenbenk	16 —	.....	.....	.....	.....	.....	77	1						
Cap Sanderson	22 —	.....	.....	.....	.....	.....	122							
Kingitok	23 —													
Iles Cary	26 —	.....	.....	.....	.....	.....	1	2	14					
Hartstene Bay / Ile Littleton	28 —	.....	.....	.....	.....	4								
Cap Sabine	31 —													
Détroit de Hayes	6 août	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Baie Franklin Pierce	9 — / 10 —	2												
Cap Hawks	14 —	.....	.....	.....	.....	1	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	6
Cap John Barrow	19 —	.....	1	.....	.....	.....	.....	3						
Baie de Bessels	23 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....							
Baie de la Découverte	25 —	.....	.....	9	.....	1	.....	1						
Baie Shift Rudder	29 —	.....	.....	3										
Baie Lincoln	31 —	.....	.....	.....	.....	2								
TOTAUX		2	1	12	.....	8	200	14	14					7

QUARTIERS D'HIVER.

5 septembre	1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5				
10 —	—	.....	1	.....	.....	1								
19 février	1876	.....	.....	.....	.....	1								
20 —	—	.....	.....	.....	.....	1								
25 juin		.....	.....	.....	.....	.....								

29 —	—					1					1			
1er juillet	—										1			
2 —	—										2		2	
5 —	—			3							1		1	
6 —	—			1										
7 —	—												1	
8 —	—												2	
Excursions de chasse (19 juin	—											4	5	
— (26 —	—					2					1		19	
9 au 24 juillet.	—			2		1							38	
11 au 20 juillet.	—				3							4	2	
20 juillet	—												2	
TOTAUX			1	6	3	7				5	11	9	72	»
En voyage avec traîneaux						13					5		3	10

VOYAGE DE RETOUR.

Baie Shift Rudder	4 août 1876												57	
— —	6 —												1	
— —	8 —					1								
— —	9 —					3							74	
— —	10 —		1			1		2						
Baie de S. Patrick	11 —					4								
Ile Bellot	13 —											1		
— —	14 —					7		2						
— —	15 —					3								
— —	16 —					4								
— —	17 —					4								
— —	19 —					2								
Baie Rawling	21 —		2											
Cap Fraser	23 —		1							2				
Baie Dobbin	26 —		1											
— —	29 —													10
Détroit de Hayes	8 sept.		1		1	8								
Cap Hawks	—									18				
TOTAUX			6		1	35		4	»	20	»	1	132	10
TOTAUX GÉNÉRAUX		2	8	18	4	63	200	18	14	25	16	10	207	27

C

BUANDERIE ET SÉCHOIR

Règlement.

Chaque chambrée ou *mess* aura son jour de lessive une fois par quinzaine; le linge et les vêtements seront lavés et étendus pour sécher; et pour ses ablutions, chaque mess aura la jouissance exclusive de la buanderie ainsi qu'il suit :

Mess 1	Lundi.
— 2	Mardi.
— 3	Mercredi.
La moitié des officiers, c'est-à-dire le capitaine, les premier et troisième lieutenants, le chirurgien, le chapelain et le mécanicien	Jeudi.
Sous-officiers, gabiers	Vendredi.
Mess 4	2e Lundi.
— 5	2e Mardi.
— 6	2e Mercredi.
Seconde moitié des officiers	2e Jeudi.
Blanchissage du linge de table des officiers	2e Vendredi.

Le samedi, la buanderie ne servira que pour les ablutions et pour le séchage des serviettes; tout autre linge ne sera étendu ce jour-là, non plus que le dimanche, sans une permismission spéciale.

Les jours déterminés ci-dessus, on pourra laver du déjeuner au dîner, mais personne ne devra manquer la corvée du matin. Un des hommes d'équipage, sous la direction d'un sergent, sera chargé, d'un lundi matin au lundi suivant à la même heure, du service de la buanderie. Il aura, en outre, à surveiller tous les poêles, à nettoyer et à garnir les lampes, à mesurer la ration quotidienne d'huile et de charbon. Durant toute sa semaine, il sera dispensé de l'exercice de dix heures.

Chacun des hommes de l'équipage aura à servir à la cuisine tour à tour, pendant une semaine, d'un lundi à un autre. Il sera chargé d'allumer le feu le matin, d'aider les deux cuisiniers et de les remplacer quand ils prendront leurs heures réglementaires d'exercice en plein air.

D

TABLEAU DE SERVICE POUR LA SAISON D'HIVER

(Navire de Sa Majesté l'*Alerte*).

6 h. 45. — Branle-bas. Serrer les hamacs et les mettre au bastingage. Réveiller le commandant.
7 h. — La division de quart à balayer le pont et les batteries.
7 h. 30. — Déjeuner.
8 h. 10. — Nettoyer le faux-pont et les logements des officiers.
9 h. 15. — Appel des deux bordées et lecture du cahier de service.
10 h. — Inspection du faux-pont.
10 h. 15. — Ceux qui travaillent dehors remontent à bord. — Distribution du jus de citron. — Inspection du pont. — Prières. — Tout l'équipage à l'ouvrage, autant que possible, sur la glace du floe.
Après-midi. 12 h. 45. — On remonte à bord; mettre de l'ordre sur le pont et dans le faux-pont.
1 h. — Dîner.
2 h. 15. — Appel des deux bordées; l'équipage à l'ouvrage dehors (quand il fait suffisamment clair).
4 h. — Mettre de l'ordre sur le pont et dans le faux-pont.
4 h. 45. — Souper.
8 h. 45. — Crocher les hamacs; ou école, quand celle-ci est ouverte.
9 h. — Extinction des feux (si l'école est terminée).
9 h. 15. — Rondes.
10 h. — Extinction des lumières dans le poste des maîtres.
11 h. — Extinction des lumières dans le carré.

Tous les premiers vendredis du mois, les hamacs ne seront pas serrés à l'heure habituelle, mais la literie sera étendue et aérée dans le faux-pont, restant suspendue aux places dési-

gnées jusqu'à midi trente, où les hamacs seront serrés et mis au bastingage.

Le maître de quart aura la surveillance de tous les feux et lumières, depuis onze heures jusqu'à sept heures. Il sera également responsable du tableau de service et devra prévenir à temps l'officier de quart pour qu'il puisse faire exécuter les prescriptions du tableau.

E

QUELQUES DÉTAILS SUR LE NAVIRE DE SA MAJESTÉ L'*Alerte*.

L'*Alerte* prit armement pour l'expédition arctique le 15 avril 1875, sous le commandement du capitaine Nares.

Ses dimensions principales sont :

Longueur	160 pieds.
Largeur au fort	33,4
Creux sur quille	17
Tirant d'eau moyen	15,7
Tonnage (vieille mesure)	751 tonnes.
Déplacement pour la flottaison en charge suivant calculs	1350 —

Les machines horizontales et à bielle directe avaient deux cylindres, système compound et des condenseurs à surface. Bien que n'ayant que soixante chevaux nominaux, elles étaient capables de développer cinq cent soixante-dix chevaux effectifs quand elles marchaient à toute vitesse.

Les chaudières, au nombre de deux, étaient neuves, du type cylindrique, tubulaires, à flamme en retour. Chaque chaudière avait deux foyers.

Le propulseur, du système Griffith, avait deux ailes dont le diamètre était de 10 pieds ; l'axe de l'hélice était immergé de 8 pieds 6 pouces. L'hélice, non maintenue dans un cadre, pouvait être hissée à l'aide d'un appareil croché dans un trou pratiqué à l'extrémité de ses ailes. Les deux tronçons de l'arbre

porte-hélice pouvaient rentrer l'un dans l'autre comme les tubes d'une longue-vue ; on dégageait l'arbre du noyau de l'hélice au moyen d'un pignon et d'une roue dentée.

Le nombre de tours de l'hélice était de cent vingt à toute vitesse, et dans ces conditions, le navire consommait une tonne de charbon pour parcourir 22 milles. La vitesse moyenne mesurée sur la base était de 7684 nœuds, et la consommation de charbon par heure pour cette vitesse était de 77 828 livres, soit 248 livres par cheval nominal et par heure. Les machines sortaient des ateliers de MM. Hawthorne, à Newcastle; elles avaient été construites en 1874 pour la canonnière de Sa Majesté le *Cygnet* et remontées sur l'*Alerte* en 1875.

En quittant les côtes de l'Angleterre, l'*Alerte* avait 164 tonnes de charbon; mais en partant de Disco, après avoir été ravitaillés par le *Valourous*, nous en avions 178 dont 115 seulement pouvaient trouver place dans les soutes.

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACE V

PRÉFACE VII

Considérations sur les découvertes polaires (Clements Markham) XI

Liste des officiers et des hommes de l'*Alerte* XXVII

CHAPITRE PREMIER

L'ARMEMENT

Nos navires, — leur préparation spéciale, — choix du personnel, — générosité de nos amis, — jeux et instruments de musique, — nos visiteurs, — le départ, — la baie de Bantry, — en route pour le Nord 1

CHAPITRE II

EN ROUTE POUR DISCO

Études sur nos capacités physiques, — le jus de citron, — tempêtes sur l'Atlantique, — marche lente, — baleines, — les premières glaces, — la Terre de Désolation, — les phoques, — la côte du Groënland, — pêche des morues, — arrivée à Godhav'n 12

CHAPITRE III

LES ÉTABLISSEMENTS GROENLANDAIS

Une danse esquimaude, — les chiens de trait, — amusements à Godhav'n, — ascension du Lyngenmarkfjeld, — générosité du *Valorous*, — traditions sur Disco — Ritenbenk, — on se sépare du *Valourous*, — le détroit de Waigat, — ses dangers, — Pröven, — Hans Heindrick, — le cap Sanderson, — Upernivik..... 24

CHAPITRE IV

LA BAIE DE MELVILLE ET LES EAUX DU NORD

En attendant une « pincée », — la glace du milieu, — une chasse à l'ours, — les eaux du Nord, — le dépôt des îles Cary, — nous entrons dans le détroit de Smith..... 38

CHAPITRE V

LE DÉTROIT DE SMITH

Anse du « Life boat », — visite aux quartiers d'hiver du *Polaris*, — l'île Littleton, — le cap Isabelle, — arrêtés par la glace, — le port de Payer, — premières leçons de traînage, — baie des glaciers jumeaux, — un paradis polaire, — les marées..... 47

CHAPITRE VI

LA LUTTE AVEC LES GLACES

Les eaux libres, — le navire en danger, — vigilance du capitaine Nares, — migrations des Esquimaux..... 57

CHAPITRE VII

UNE CHASSE AUX MORSES — NOS ATTELAGES

La Terre de Grinnell, — les glaciers, — une chasse aux morses, — divertissements sur la glace, — les chiens esquimaux, — nos attelages..... 64

CHAPITRE VIII

MARCHE LENTE A TRAVERS LES GLACES

Le cap Hawks et la baie de Dobbin, — découverte d'un ancien cairn, — le capitaine fait tailler un dock, — luttes avec les glaces, — position dangereuse, — le cap Fraser, — la rencontre de deux courants de marée, — le cap John Barrow, — le cap Collinson, — grains furieux, — épaisseur croissante des floes, — les icebergs se font plus rares..... 73

CHAPITRE IX

LE CANAL DE KENNEDY

Le cap Constitution, — aspect des deux lignes de côtes, le bassin de Hall encombré de glaces, — la baie de Bessels, — l'île d'Hannah, — on traverse le canal, — bœufs musqués, — quartiers d'hiver de la *Découverte*, — les deux navires se séparent..... 85

CHAPITRE X

LE SEUIL DES GLACES ÉTERNELLES

Le canal de Robeson, — le cap Beechey, — la baie Shift Rudder, — les floebergs, — le premier lemming, — coquillages marins trouvés au-dessus du niveau de la mer, — le dépôt de la baie Lincoln, — encore en danger, — le seuil des glaces, arrêt définitif, — le grand océan glacé..... 95

CHAPITRE XI

FLOEBERG BEACH

Sauvés du pack, — tristes quartiers d'hiver, — une reconnaissance en traîneau, — encore nos chiens, — la baie de Dumbbell, — canards eiders, — on porte deux embarcations vers le nord, — une marche difficile, — le navire en danger, — en cage pour l'hiver, — les courses sur la glace..... 106

CHAPITRE XII

LES VOYAGES D'AUTOMNE

Départ, — déconforts, — froidures, — courage de nos gens, — parallèle atteint en automne, — retour des voyageurs, — résultats..... 120

CHAPITRE XIII

NOS QUARTIERS D'HIVER

Préparatifs pour l'hiver, — nos observatoires, — huttes de neige, — le pont du navire, — nos arrangements intérieurs, — nos vêtements, — précautions contre l'incendie, — observations thermométriques..... 131

CHAPITRE XIV

LE THÉATRE ROYAL DU PÔLE

Notre imprimerie, — l'école, — amusements, — soirées du jeudi, — le théâtre, — prologue, — le magicien du pôle, — la lanterne magique..... 140

CHAPITRE XV

LES TRAVAUX ET LES AMUSEMENTS DE L'HIVER

Départ du soleil, — Guy Fawkes, — observations scientifiques, — la lune, — exercices en plein air, — les gouttières, — fluctuations de la température, — mouvement des glaces, — nos anniversaires, — les menus, — la viande fraîche, — le service divin, — inspections médicales, — montagnes russes, — Nellie, — un chien perdu..... 155

CHAPITRE XVI

UN NOEL AUX MERS POLAIRES

Apprêts pour le grand jour, — cadeaux de Noël, — coup d'œil rétrospectif, — nos malades, — précautions contre les « froidures », — la mer paléocrystique, — un brillant météore... 167

CHAPITRE XVII

LE NOUVEL AN

Le 1er janvier, — nos jardins, — tourmentes de neige, — les lueurs de l'aube, — froid terrible, — une alarme à l'observatoire, — nos chiens esquimaux, — Nellie et les lemmings, — la hutte de neige de Rawson, — les vacances, — la dernière représentation théâtrale, — soirée d'adieu, — le grand choral des traîneaux..... 176

CHAPITRE XVIII

LE RETOUR DU SOLEIL

Colline du Cairn, — le soleil, — froid intense, — effet de la température sur diverses substances, — le jour, — une menace d'incendie, — on démonte les observatoires, — exercices de traînage, — un loup..... 188

CHAPITRE XIX

L'ATTIRAIL D'UNE EXPÉDITION A TRAÎNEAUX

Préparatifs de voyage, — poids, — traîneaux auxiliaires et dépôts, — tentes, — appareils de cuisine, — nos rations, — jus de citron, — instructions du docteur, — costumes de voyage, — l'ophthalmie des neiges, — notre programme, — les bateaux, — nos traîneaux..... 200

CHAPITRE XX

LE VOYAGE D'EGERTON ET DE RAWSON

Le capitaine décide de communiquer avec la *Découverte*, — départ d'Egerton et de Rawson, — leur retour, — Petersen saisi par le froid, — conduite héroïque de nos amis, — leurs efforts pour sauver Petersen, — difficultés du retour, — second départ d'Egerton, — mort de Petersen..... 216

CHAPITRE XXI

LE DÉBUT D'UN VOYAGE A TRAÎNEAUX

Départ des traîneaux, — premier campement, — froid terrible, — arrivée au dépôt, — les divisions se séparent, — devoirs d'un cuisinier, — le déjeuner, — le goûter, — la halte pour la nuit, — la soirée sous la tente..... 224

CHAPITRE XXII

LA DIVISION NORD — UN AVRIL SUR LE FLOE

Glaces terribles, — nos cantonniers à l'ouvrage, — luttes au milieu des hummocks, — routine quotidienne, — froid continu, — qualités des traîneaux, — premiers symptômes de la maladie, — une tempête, — les neiges, — nos souffrances

s'aggravent, — courage de nos gens, — on abandonne un canot, — la faiblesse s'accroît, — le 83me parallèle, hummocks formidables, — les traces d'un lièvre, — la jeune glace, — repos forcé..... 236

CHAPITRE XXIII

LA LIMITE SEPTENTRIONALE DES DÉCOUVERTES HUMAINES

Le scorbut, — les difficultés augmentent, — hummock jaunis par la boue, — fâcheux état sanitaire de ma division, — le jus de citron, — la dernière étape vers le nord, — le campement le plus septentrional, — sondages, — latitude extrême que l'homme ait jamais atteinte..... 254

CHAPITRE XXIV

LE RETOUR AU NAVIRE

En route vers le sud, — souffrances de nos gens, — leur courage, — notre faiblesse augmente, — on laisse le second bateau, — un bruant des neiges, — on gagne la côte, — Parr va demander secours, — un chien errant, — mort de Porter, — ses funérailles, — sauvés, — retour à bord..... 265

CHAPITRE XXV

LE RETOUR DES AUTRES VOYAGEURS

Le scorbut et ses causes, — notre anxiété pour Aldrich, — May à la rescousse, — nos malades, — les bons soins qu'ils trouvent à bord, — le capitaine décide de retourner en Angleterre, — les bœufs musqués, — la chasse, — délivrance du navire, — appareillage..... 271

CHAPITRE XXVI

ENCORE LES GLACES DU DÉTROIT

Une chaude alarme, — nouvelles de la *Découverte*, — découverte de vestiges esquimaux, — [illegible] pincée », — position critique, — Discovery-harbour, — [illegible]etour de Beaumont, — une caverne de glace, — le cap Fraser et la baie de Dobbin, — on tue un phoque et un renard, — nous quittons enfin les glaces..... 289

CHAPITRE XXVII

LE RETOUR

Le cap Isabelle, — lettres d'Angleterre, — le mauvais temps, — le détroit de la Baleine, — au large du détroit de Lancaster, — les pétrels fulmars, — Godhav'n, — Egedesminde, — on retrouve la *Pandore*, — Valentia, — Queenstown, — l'Angleterre..... 300

APPENDICE

A. Programmes des divertissements populaires. 311
B. Liste du gibier tué par les chasseurs de l'*Alerte*..... 322
C. Buanderie et séchoir. — Règlement..... 324
D. Règlement des journées d'hiver..... 325
E. Quelques détails sur le navire de Sa Majesté l'*Alerte*..... 326

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES

PARIS — IMPRIMERIE E. MARTINET, RUE MIGNON, 2

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

Collection de Voyages illustrés (format in-16)

Chaque volume : Broché. 4 fr. — Relié en percaline. 5 fr. 50

DE AMICIS. — CONSTANTINOPLE. — 1 vol. contenant 24 gravures.

— L'ESPAGNE. — 1 vol. contenant 24 gravures.

— LA HOLLANDE. — 1 vol. contenant 24 gravures.

DE LAMOTTE. — CINQ MOIS CHEZ LES FRANÇAIS D'AMÉRIQUE. Voyage au Canada et à la Rivière Rouge du Nord. — 1 vol. contenant 24 gravures et une carte.

HUBNER (Baron de). — PROMENADE AUTOUR DU MONDE. 2 vol. contenant 48 gravures.

LARGEAU (Victor). — LE PAYS DE RIRHA. Ouargla, voyage à Rhadamès. — 1 vol. contenant 12 gravures et une carte.

MARCHE (Alfred). — TROIS VOYAGES DANS L'AFRIQUE OCCIDENTALE. Sénégal, Gambie, Casamance, Gabon, Ogooué. — 1 vol. contenant 24 gravures

MONTÉGUT (E.). — EN BOURBONNAIS ET EN FOREZ. — 1 vol. contenant 24 gravures.

— SOUVENIRS DE BOURGOGNE. — 1 vol. contenant 24 gravures.

PFEIFFER (Mme Ida). — VOYAGE D'UNE FEMME AUTOUR DU MONDE. — 1 vol. contenant 32 gravures et une carte.

— MON SECOND VOYAGE AUTOUR DU MONDE. — 1 vol. contenant 32 gravures et une carte.

— VOYAGE A MADAGASCAR. — 1 vol. contenant 24 gravures et une carte.

SIMONIN. — LE MONDE AMÉRICAIN. — 1 vol. contenant 24 gravures.

TAINE (H.). — VOYAGE EN ITALIE. — 2 vol. contenant 48 gravures.

— VOYAGE AUX PYRÉNÉES. — 1 vol. contenant 24 gravures.

— NOTES SUR L'ANGLETERRE. — 1 vol. contenant 24 gravures.